WARSZAWA, 15 LUTEGO 1936 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok VI.
Nr. 4

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Wskutek strajku w drukarniach warszawskich, niniejszy numer ukazuje się z opóźnieniem i nie zawiera całkowitego materjału, przeznaczonego do druku. Red.

Komisja Senatu przeciwko kolejce

Sprawa kolejki odbiła się szerokiem echem w czasie ostatniej debaty nad budżetem Ministerstwa Komunikacji, zarówno w Sejmie, jak w Senacie. Stwierdzić też należy, że Senat w sprawie tej zajął stanowisko znacznie mocniejsze i pełniejsze wyrazu. Senatorowie występowali w sposób znacznie więcej zdecydowany, odpowiedź zaś min. Ulrycha brzmiała nieco konkretniej już, niż w czasie analogicznej dyskusji na komisji Sejmu.

Z pośród przemówień, poświęconych tej materji, najwybitniejszem byłoby przemówienie b. premjera prof. L. Kozłowskiego, który, jak pamiętamy, złożył już w r. ub. odpowiednią deklarację jako szef rządu, wobec przedstawicieli sfer ochroniarskich w osobach pp. prof. Hryniewieckiego oraz płk. Korniłowicza.

Senator prof. L. Kozłowski zabrał głos po przemówieniu sen. Zarzyckiego i odpowiedzi referenta, sen. Rudowskiego, który stwierdził z trybuny senackiej jeszcze raz to, o czem wszystkim wiadomo, mianowicie, że *finansowanie* kolejki odbywa się *z pożyczek*, udzielonych przez *Ministerstwo Komunikacji.*

Urzędowe stwierdzenie tego faktu jest dla społeczeństwa tem cenniejsze, że kolejkarze dotychczas zawsze twierdzili, iż przedsiębiorstwo ich jest najzupełniej *prywatnem*, i że po za udziałem Ministerstwa Komunikacji w wysokości 102.000 zł., nie korzystają z pieniędzy skarbowych ani z pożyczek w żadnej postaci.

Nieprawdziwe to twierdzenie zostało w ten sposób przygwożdżone.

Senator prof. L. Kozłowski rozpoczął swoje przemówienie w części, dotyczącej kolejki, od stwierdzenia, że towarzystwo budujące kolejkę, w świetle faktów, bynajmniej nie jest towarzystwem prywatnem. W skład bowiem jego członków wchodzą nietylko koleje, ale i inne instytucje oparte o kapitał rządowy w tej czy innej postaci. Tak np. Orbis jest instytucją należącą do P. K. P., Liga Popierania Turystyki jest jedną z agend Ministerstwa Komunikacji, operującą wyłącznie funduszami tegoż, Stocznia Gdańska jest instytucją nawpół rządową, etc.

Nie o to chodzi, czy towarzystwo posiadło koncesję i w jaki sposób, gdyż samo posiadanie koncesji jeszcze nie oznacza jego legalności. Legalność istnienia jakiegokolwiek przedsiębiorstwa państwowego polega *na jego potrzebie.* Tutaj zjawisko jest wręcz odwrotne: *w hierarchji potrzeb* państwa kolejka, jeżeli nawet przyjąć przypisywane jej korzyści za prawdę, zajmowałaby *jedno z ostatnich miejsc.* Na zatrudnienie bezrobotnych, na szkoły i wiele innych pierwszorzędnych potrzeb niema pieniędzy, na kolejkę zaś są. Urzędnikom obcina się z pensyj pięciozłotówki i z pół miljona takich obcięć, tworzy się 2,5 miljona złotych na kolejkę.

Gdyby chodziło tutaj o kapitały prywatne, możnaby jeszcze sprawę kolejki traktować jeko wewnętrzny spór między przedstawicielami ochrony przyrody, a zwolennikami uprzemysłowienia Tatr i wtedy sprawa nie posiadałaby dzisiejszej ostrości. Wydawanie jednak 2,5 miljona złotych ze skarbu państwa, w dzisiejszej jego sytuacji, na przedsiębiorstwo o wspomnianem bardzo dalekiem miejscu w hierarchji potrzeb państwowych, należy *z całą stanowczością potępić.*

I jeszcze jedna rzecz godna jest potępienia: to właśnie tworzenie spółek pseudo-prywatnych za kapitały państwowe. Jest to fikcja, dowodząca *złych obyczajów* szafowania groszem publicznym.

Winę ponosi tutaj Ministerstwo Komunikacji, które pozwoliło wciągnąć się w tę budowę, nieobjętą żadnym planem, która do niego nie należy.

Co do cyfr, to przedstawiają się one zupełnie nierealnie. Obydwa sezony, letni i zimowy, nie posiadają w sumie ponad 160 dni. W jaki sposób twórcy kolejki liczą na przeciętną frekwencję 360 osób dziennie w ciągu całego tego okresu, nie można zrozumieć. Kolejka nietylko będzie deficytowa, ale będzie zmuszona zawiesić swą działalność wskutek swej nierentowności i braku środków na pokrycie kosztów eksploatacji, spłat zobowiązań i amortyzacji. Wtedy kolejka, jako przedsiębiorstwo państwowe, zechce *znow sięgnąć do pieniędzy publicznych* w takiej czy innej postaci, co jej zresztą nie uchroni od zawieszenia czynności.

Pozostanie ona wtedy jako *wrak bezużyteczny,* będący symbolem złych obyczajów i zmarnowania grosza publicznego.

Sama istota tej imprezy oraz warunki w jakich odbyła się ona już dziś stanowią symbol nonsensu, jaki powstaje przy złych obyczajach tworzenia fikcji prywatnego przedsiębiorstwa za pieniądze państwowe.

W opinji publicznej kolejka *nietylko zdyskretowała jej twórców, ale ich ośmieszyła.*

Sen. Kleszczyński z Podhala potraktował sprawę natomiast bardzo płytko. Zadowolił się powtórzeniem komunałów, głoszonych przez kolejkarzy, w rodzaju tego, że „wszyscy godzą się z tem, że kolejka będzie miała ogromne znaczenie turystyczne“. Kim są ci „wszyscy“ zwolennicy — nie powiedział. O pogwałceniu prawa przy budowie kolejki, o czem pisaliśmy w Nr. 2 „W. T.“, wyraził się natomiast sen. Kleszczyński dość pobłażliwie, nazywając cytowane przez nas fakty tylko „nieformalnościami“. Stanowisko to można poniekąd wytłumaczyć faktem, że istotnie, okręg wyborczy sen. Kleszczyńskiego tylko zyskuje na tej budowie, gdyż ok. 1000 górali podhalańskich narazie znajduje przy budowie zarobek, który zresztą w dniu 23 b. m. ma się już skończyć. Wątpliwem wydaje się natomiast, czy trybuna Senatu Rzeczypospolitej nie powinna uspasabiać raczej do wygłaszania poglądów o charakterze ogólnopaństwowym, niż wąskim, lokalnym, obliczonym na teren... jednego powiatu.

Trudno również pogodzić się z twierdzeniem sen. Kleszczyńskiego, że rentowność kolejki będzie można obliczyć dopiero w czasie jej funkcjonowania. Chodzi tutaj o to, że *zasadniczo* rentowność każdego przedsiębiorstwa oblicza się przed jego powołaniem do życia. Tak też uczynili kolejkarze. Obliczyli tę rentowność, ale ponieważ wyszli z fałszywych przesłanek, doszli również do fałszywych wniosków.

Znalazły one swój wyraz w przemówieniu min. Ulrycha, który przedstawił następujące liczby: dla amortyzacji kolejki oraz na pokrycie wydatków eksploatacyjnych potrzebna jest suma zł. 320.000 rocznie. Ma ona powstać z 70.000 opłat za wjazdy do góry po 5 zł., oraz z 27.000 zjazdów po 3 zł.

W czasie podawania tych cyfr sen. Evert przerwał mówcy okrzykiem: — To jest drogo!

Okrzyk ten z punktu zawierał rozwiązanie sprawy. Jeżeli kolejka ma służyć narciarzom, co kolejkarze akcentują szczególnie silnie, to jasnem jest przecież, że żaden narciarz nie będzie w stanie zapłacić tej sumy. Należy sobie uprzytomnić stosunek świadczeń do cen: jeżeli cały wyjazd week-endowy z Krakowa do Zakopanego kosztuje w pociągu popularnym ok. 10 zł., to jeden dziesięciominutowy wjazd na Kasprowy nie może kosztować połowy tej sumy.

Cyfry, przytoczone przez sen. prof. L. Kozłowskiego, dopełniają zresztą ten obraz.

Dlatego też nikomu nie mógł trafić do przekonania wywód sen. Kleszczyńskiego.

Sen. Radziwiłł, stwierdziwszy, że budowa kolejki stworzyła niesympatyczną atmosferę, uważa za niezbędne ostateczne wyjaśnienie tej sprawy przez p. ministra.

Tę samą prośbę wniósł następnie sen. Barański, a sen. Macieszyna poparła ją, dodając, że należy wyjaśnić zarzuty powstałe pod adresem budujących kolejkę, które nigdzie nie zostały sprostowane.

Na marginesie musimy dodać, że właśnie w ostatnich dniach spółka wydała broszurę p. t. „Prawda o Kasprowym“, która miała na celu danie generalnej odprawy wszystkim zarzutom, stawianym przez społeczeństwo. Tę „Białą Księgę“, omawiamy na innem miejscu, tutaj zaś musimy jedynie dla informacji wyjaśnić, że nie tylko nie odpiera ona żadnego z zarzutów, ale sama wysuwa wątpliwości, dotychczas jeszcze przez przeciwników nie podnoszone. Do takich należą m. in. wzmianki o tem, że kampanja antikolejowa prowadzona jest... ze względów politycznych, oraz że społeczeństwo zarzuca komuś... czerpanie korzyści materjalnych z tej imprezy.

Zarzutów takich nikt nigdy nie stawiał inicjatorom kolejki.

Sen. Karszo-Siedlewski z całej dyskusji, toczącej się od 2 lat nie zdołał wyłuskać nic innego, jak słowa uznania dla inicjatorów, a wielokrotnie pogwałcenie prawa nazwał „pominięciem formalistyki“. Trudno jest naprawdę nie wyrazić zdziwienia z powodu tego rodzaju poziomu poczucia prawa u senatora Rzeczypospolitej.

W końcu posiedzenia komisji odpowiedział p. minister Ulrych w następujących słowach (według komunikatu urzędowego).

„Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwałą z dn. 24 lipca 1935 r. upoważnił przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe do przystąpienia w charakterze udziałowca do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch”, przyczem określił wysokość udziałów na 51% kapitału zakładowego, mającego wynosić 200.000 zł. Komitet Ekonomiczny postanowił, że udział P. K. P. ma być pokryty ze środków krajowego funduszu kolejowego. W wykonaniu tej uchwały P. K. P. przystąpiły do spółki i wpłaciły udział w kwocie 102.000 zł., obciążając wydatkiem tym Krajowy Fundusz Kolejowy, który powstał na podstawie uchwały b. Sejmu Galicyjskiego z 15 lutego 1894 r. i służyć ma do popierania budowy kolei lokalnych, podrzędnych, tramwajów i t. d. drogą udzielania pożyczek, obejmowania części kapitału zakładowego, przyznawania gwarancji i t. p.

Koszt budowy kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch obliczony został na około 2.300.000 zł. Budowa wykonywana jest częściowo na warunkach kredytowych przez Stocznię Gdańską, która zakredytowała koszty konstrukcji urządzeń mechanicznych i montażu do wysokości około 1.100.000 zł., fabrykę lin w Sosnowcu, która udzieliła trzyletniego kredytu w kwocie około 170.000 zł. inne fabryki i dostawców, którzy udzielili kredytu kilkumiesięcznego na około 300.000 zł. Na pokrycie kosztów robót budowlanych, wykonywanych przez spółkę we własnym zarządzie, udzieliło Ministerstwo Komunikacji na postawie uchwały Rady Ministrów z 29.XI.1935 r. ze środków krajowego funduszu kolejowego pożyczkę długoterminową w kwocie 600.000 zł.

Prace przygotowawcze do budowy kolei rozpoczęto w lipcu 1935 r. Towarzystwo uzyskało zezwolenie na wstęp na grunt od przymusowego zarządcy nad mieniem Uznańskich, będących właścicielami terenu od Kuźnic do połowy trasy górnego odcinka. Prawo wstępu na grunty góralskie na Kasprowym otrzymano od właściwej władzy administracyjnej. Odszkodowanie za szkody wyrządzone przy budowie, zostało przez towarzystwo, w porozumieniu z właścicielami gruntów, uregulowane. Urząd wojewódzki w Krakowie wyłożył plany i projekt kolei do wglądu stronom zainteresowanych w Zakopanem i w Poroninie, poczem rozpatrzył komisyjnie zgłoszone zarzuty i wszystkie odrzucił. Na podstawie opinji województwa w Krakowie minister komunikacji wydał towarzystwu koncesję na budowę i eksploatację kolei linowej z Kuźnic na Kasprowy Wierch. Opierając się na postanowieniach koncesji, towarzystwo wniosło podanie do urzędu wojewódzkiego w Krakowie o wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego. Niezależnie od tego towarzystwo prowadzi pertraktacje z niektórymi właścicielami gruntów o wykup gruntów z wolnej ręki.

W sprawie dostawy prądu elektrycznego zawarło Towarzystwo umowę z gminą Zakopane.

Roczne wydatki eksploatacyjne przewidziane są na sumę 170.00 zł. oraz na odpisy amortyzacyjne 150.000 zł., razem 320.000 zł. Dochód: przewiduje się 70.000 wjazdów w górę po 5 zł. i 27.000 zjazdów po 3 zł. (Sen Evert: To jest drogo).”

Wiele zwrotów, użytych przez p. ministra można tłumaczyć tylko tem, że zbyt krótko jeszcze urzęduje, aby mógł sam poznać dokładnie arkana tej, bądź co bądź dla jego resortu niepierwszorzędnej wagi sprawy. Musiał, siłą faktu, opierać się na materjale, dostarczonym mu przez podwładnych urzędników. że zaś materjał ten nie oświetla sprawy w sposób wyczerpujący i zupełnie objektywny — to inna rzecz.

Nie uważamy się za uprawnionych do polemizowania z p. ministrem, nie wątpimy jednak, że generalna dyskusja parlamentarna przeprowadzi tę polemnikę.

Przed otwarciem kolejki

Otwarcie na raty

Budowa kolejki, jak wiadomo, odbywa się w ten sposób, że zapłata dostawcom nastąpi na raty.

System rat tak dalece przypadł do gustu spółce, że i otwarcie kolejki również ma nastąpić na raty. Donosi o tem PAT w następujący sposób:

„Kolej linowa na Kasprowy Wierch uruchomiona będzie w dwóch terminach.

Dolny odcinek trasy Kuźnice — Myślenickie Turnie będzie oddany do użytku w dniu 23 b. m.

Górny odcinek zaś Myślenickie Turnie — Kasprowy w dniu 1 marca.

Niejednoczesne odwarcie ruchu na dwóch odcinkach podyktowane jest względami na trudności techniczne, które powstałyby przy równoczesnym odbiorze komisyjnym dwóch niezależnych od siebie części kolejki”.

Ostatnie zdanie tego komunikatu jest bardzo niejasne. Wynikałoby z niego, iż komisja tak się zmęczy przy odbiorze pierwszej części, że będzie musiała przez tydzień odpoczywać na Myślenickich Turniach, w luksusowym hotelu, aż nabierze tchu do dalszej podróży.

— Może przecież wjechać kolejką! — powiedziałby ktoś.

Słusznie! Ale widocznie woli... nie ryzykować.

Niech ryzykują pasażerowie!

Dziennikarze na Kasprowym

W związku z obradami nad budżetem Ministerstwa Komunikacji, w czasie których kolejka, jak wiadomo, uległa ostrej krytyce, Tow. Budowy Kolei Linowej postanowiło „ugłaskać” srogo lwa — dziennikarzy, pokazując im w sposób reklamowy swe dzieło.

W tym celu spółka zaprosiła na wycieczkę do Zakopanego grono dziennikarzy w dniu 5 b. m.

W dniu 10 b. m. w lokalu Syndykatu Dziennikarzy odbyła się konferencja prasowa, zwołana z inicjatywy Ligi Ochrony Przyrody w Polsce.

W czasie konferencji przedstawiciele prasy mieli możność zapoznania się z poglądami i postulatami sfer ochroniarskich oraz porównania ich z „tezami“ spółki budującej kolejkę.

Porównanie wypadło dla kolejkarzy bardzo smutne...

Nie mają szczęścia do tego rodzaju imprez. Już drugi raz w ten sam sposób trafili... jak kulą w płot.

Cała spółka wisi w powietrzu...

Jak wiadomo, kolejka została zbudowana na terenach nie wywłaszczonych lub zakupionych, lecz na „zajętych czasowo“.

„Zajęcie“ to opiewało jednak tylko na termin półroczny, wobec czego *wygasło ono w dniu 26 stycznia r. b.* i nie zostało przedłużone koncesjonarjuszowi, który przytem nie postarał się o wszczęcie dotychczas postępowania wywłaszczeniowego. Nawet zaś, gdyby postępowanie to wszczęto, trwa ono tak długo, że zaistniał w każdym razie stan jawnego bezprawia, t. j. gospodarowania i funkcjonowania Tow. Bud. Kol. na Kasprowy na cudzych gruntach *bez żadnej podstawy prawnej.*

Czasowego zajęcia nie odnowiono, kupna ani dzierżawy gruntu nie załatwiono. Opinja publiczna oczekuje z niecierpliwością usunięcia tego jaskrawego pogwałcenia prawa własności przez przedsiębiorstwo, cieszące się, wbrew opinji społeczeństwa, poparciem niektórych naszych czynników oficjalnych.

W obecnej więc chwili nietylko liny kolejki wiszą w powietrzu, ale i cały stan prawny kolejkarzy również zawisł, pozbawiony gruntu prawnego.

To wszystko Grecja płacić ma!

Jedna z agencyj donosi:

„Władze kolejowe oczekują, iż z chwilą uruchomienia kolejki linowej na Kasprowy Wierch, rozpoczną się z całego kraju masowe wycieczki turystyczne do Zakopanego.

Ceny biletów dla wycieczek będą tak skalkulowane, aby uczestnikom przysługiwało nietylko prawo przejazdu do Zakopanego, ale również prawo odbycia podróży na Kasprowy Wierch .

Projektodawcy organizowania wycieczek turystycznych twierdzą, iż w ten sposób koszty budowy kolejki linowej będą mogły być zamortyzowane w przewidzianym okresie“.

Inaczej mówiąc — P. K. P. będą płaciły spółce kolejkarskiej pewien haracz od każdego biletu kolejowego, sprzedanego do Zakopanego.

Sposób zapewnienia „rentowności“ przedsiębiorstwa, godny jest zaiste opatentowania. Jedno przedsiębiorstwo Ministerstwa Komunikacji będzie płaciło drugiemu przedsiębiorstwu tegoż ministerstwa i w ten sposób doficyt budżetowy tego drugiego przedsiębiorstwa zostanie wyłatany przez pierwsze.

Ale, w rezultacie, pomimo tego rodzaju sztuczki buchalteryjnej, deficyt zapłaci tylko społeczeństwo.

Należy to sobie jasno uświadomić, i mocno zastanowić się, czy... Grecja ma jeszcze czem płacić?

Kolejka na Łomnicę zaniechana

Jak donoszą z Pragi, rząd czechosłowacki postanowił ostatecznie zaniechać projektowanej budowy kolejki na Łomnicę.

Projekt tej budowy popierany był gorąco przez kolejkarzy po tamtej stronie granicy, którzy również nosili się z zamiarami uprzemysłowienia Wysokich Tatr. Zwarta jednak opinja tamtejszych sfer ochroniarskich oraz jednogłośny sprzeciw społeczeństwa, wywarły decydujący wpływ na rząd, który w ostatniej chwili budowy zaniechał.

W Czechosłowacji, jak wynika z powyższego, nie ignoruje się głosu społeczeństwa.

Tyfus plamisty na Kasprowym

Po trzech katastrofach, jakie wydarzyły się w czasie budowy kolejki na Kasprowy, feralne to przedsiębiorstwo ściga dalsze niepowodzenie.

Oto, jak nam donoszą z Zakopanego, w baraku dla robotników wzniesionym na szczycie Kasprowego, wybuchł *tyfus plamisty.*

Pozostaje to w ścisłym związku z niebywale antysanitarnemi warunkami, w jakich znajdują się robotnicy, zamieszkujący wspomniany barak, o czem pisaliśmy już.

W obecnej chwili, po odwiezieniu chorych do szpitala w Zakopanem i zdezynfekowaniu baraku, prace prowadzone są dalej.

O poprawie natomiast warunków, które wywołały groźny wypadek, nic nie wiadomo.

„Biała Księga" kolejkarzy

Kto się tłumaczy — ten się oskarża

Kolejkarze dotychczas urzędowo milczeli. Cała Polska ciosała im na głowach kołki, prasa zasypywała ich huraganowym ogniem, Sejm i Senat rozbrzmiewały głosami oburzenia, zagranica wyrażała im swą pogardę, a oni milczeli, co najwyżej odgryzając się od czasu do czasu na łamach jednego z prowincjonalnych pism, i to w sposób nieurzędowy. Ale ta obrona była cicha nieprzekonywująca, rzadka i... anonimowa. Z góry padł rozkaz nieodpowiadania i kolejkarze milczeli. Rozumieli oni bowiem dobrze, że jedynem mądrem, co można było uczynić w ich sytuacji było... siedzieć cicho. Nic rzeczowego nie mogli przecież odpowiedzieć, nic nie mogli zwalczyć, nikogo nie mogli przekonać. Dlatego też przezornie milczeli.

W ostatnich dniach jednak milczenie przerwano. Dlaczego? Dlatego, że skandal kolejkarski groził już poważnemi skutkami na forum parlamentarnem. Referent budżetu Min. Kom. pos. Starzak w ostrych i słusznych słowach potępił twórców kolejki, poseł Tomaszkiewicz poprawił. W Senacie spadły na głowy niefortunnych kolejkarzy prawdziwe gromy. Senator, b. premjer prof. L. Kozłowski wystąpił ze zwykłą sobie energją. I miał nietylko prawo, ale i obowiązek, on, który w imieniu rządu zapewnił w swoim czasie całą Polskę, że rząd nie da ani grosza na tę hecę. Inni senatorowie z sen. Macieszyną na czele poparli go. Inaczej mówiąc, groziła burza i to niebyle jaka. Widmo wielkich nieprzyjemności na plenum sejmowem powstawało coraz wyraźniej, o plenum zaś Senatu bano się wogóle myśleć.

Wtedy to padł rozkaz, przerwania milczenia. Zaczęto opowiadać... pośrednio i p ł a t n i e. Zawsze gotowa do usług za nieznaczną sumę „Gazeta Handlowa", również nie bezinteresowne „Echo de Varsovie" oraz zbankrutowany „Tygodnik Ilustrowany", zamieściły prawie jednobrzmiące artykuły, zaopatrzone w jedne i te same ilustracje. Miało to wybielić kolejkarzy, ale nie wybieliło. W Polsce świetnie rozróżniają artykuły zapłacone od redakcyjnych, ziarno od plew, kłamstwa i naciągnięte brednie od prawdy. Szczególnie jeżeli chodzi o kolejkę, tak dobrze znaną wszystkim. Jednem słowem — nie pomogło i pieniądze zostały jeszcze raz wyrzucone w błoto. Należało szukać czegoś innego. Znaleziono.

Przed kilku dniami ukazała się broszura p. t. „Prawda o Kasprowym", pierwsza **urzędowa** publikacja Tow. Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch.

Konspiracyjna broszura

Broszura ukazała się chyłkiem i konspiracyjnie. Niema jej w żadnej księgarni, i nabyć jej nie można. Została ona rozesłana osobiście kilkuset osobom ze świata urzędowego, przedewszystkiem zaś posłom i senatorom. Ma ona na celu przedstawienie faktów w skażony sposób i wpłynięcie na opinję **przed** plenum sejmowem. Przed prasą zastajono ją, ta bowiem zbyt dobrze poznała się już ze sprawą Kasprowego i zbyt wiele o niej pisała, trudno więc byłoby liczyć na zamydlenie jej oczu.

Precz z polemiką, niech żyje polemika!

Autor broszury rozpoczyna od tego, że nie ma zamiaru polemizować z nikim, pragnie tylko przedstawić sprawę w świetle prawdy. Słowa są piękne, ale cała broszura nie jest niczem innem, jak właśnie chęcią prowadzenia polemniki. I to niebyle jakiej, bo z całą prasą, która zamieściła przeciwko kolejce około 1000 artykułów i z całą zwartą opinją wszystkich towarzystw turystycznych, Ligi Ochrony Przyrody, Państwowej Rady Ochrony Przyrody, i wielu, wielu innych instytucyj i towarzystw ze Związkiem Harcerstwa Polskiego na czele.

Zobaczmy teraz jak wygląda ta polemnika bez polemiki.

30-letnia tradycja

„...urzeczywistnienie pomysłu, mającego w Polsce już przeszło 30-letnią tradycję za sobą, wybudowanie nowoczesnego wyciągu górskiego dla celów turystycznych — na wzór nie budzących już zastrzeżeń wielu podobnych urządzeń na zachodzie Europy...",

oto co czytamy w jednem z pierwszych zdań.

Mimowoli człowiek przeciera oczy. Do kogo właściwie autor mówi? Do dzieci, których 30 lat temu jeszcze nie było na świecie, czy do starców, którzy już zapomnieli o wszystkiem? Co znaczy 30-letnia tradycja? Czy ma to oznaczać, że w tym okresie próbowano już obdarzyć Tatry kolejką na Świnicę i że pod wpływem zwartej opinji całej Polski sprawa została ze wstydem wycofana? Na to tutaj może się autor powoływać? I co znaczy zwrot o tem, że zagranicą kolejki linowe nie budzą już zastrzeżeń? Czy autor nie wie, że w całym szeregu państw na zachodzie n i e w o l n o budować kolejek w górach, że likwiduje się istniejące? Czy autorowi nie wiadomo, że gotowy projekt budowy czeskiej kolejki na Łomnicę został w ostatniej chwili wstrzymany pod naciskiej opinji?

Kolejkarze jako politycy

Pisząc o sporze, jaki rozgorzał w sprawie kolejki autor dochodzi do następującego wniosku:

„Spór wreszcie został użyty i nadużyty do **rozgrywek politycznych** ze strony czynników, dla których budowa kolei na Kasprowy Wierch była w zasadzie zupełnie obojętna, a stanowiła tylko pozór zainteresowania, zasłaniający działania całkowicie odrębne".

Megalomanja powyższego twierdzenia jest, zaiste, zastanawiająca. Kogo zwalcza się tu politycznie? Pana Bobkowskiego, pana Kodelskiego, Lewickiego, Szatkowskiego, Szelichowskiego, Zielińskiego? A to co znowu za działacze polityczni?

Stary, wyświechtany argument, którego już nie stosuje się nawet na wiecach ostatniej kategorji... Przypisywanie „polityki" tam, gdzie nie wchodzi w grę a n i j e d n a postać, która znaczyłaby coś pod względem politycznym?

Nie, proszę Panów! W ten sposób się nie odegracie, gdyż wymierzacie sami przeciwko sobie najstraszniejszą broń — ośmieszacie się.

Ale ten „chwyt" charakteryzuje kolejkarzy. Jakże biedni są oni wobec opinji, jeżeli n i c więcej nie mają do powiedzenia!

Bo to, co dalej autor mówi, jest już tylko stekiem bredni.

Brednie

Cytujemy kilka dalszych wyjątków z broszury:

„Kazano mu (szerokiemu ogółowi) przyjąć za nienaruszalny dogmat to, co w świecie alpinistycznym jest conajmniej sporne lub też nawet przesądzone w kierunku wręcz przeciwnym" (Mowa jest o tem, że z gór nie należy tworzyć lunaparków — red.).

„...wyłączna odpowiedzialność za niekorzystną dla Polski opinję, urobioną w prasie zagranicznej, o „upadku kulturalnej działalności" naszego państwa obciążyć musi wyłącznie polskich inspiratorów i informatorów tej prasy. Nie zawahali się oni dać zagranicznym fachowo-ochroniarskim organom prasowym fałszywej przesłanki, że w Tatrach istnieje już Park Narodowy".

„Fakt, że dla celów taktyki w rozgrywce, używało się opinji międzynarodowej, że opinję tę nastawiało się umyślnie niekorzystnie dla Polski i to wtedy, gdy zabiegi wszystkich czynników państwowych zmierzały i zmierzają do pozyskania tej opinji, że wreszcie zastosowało się sofizm o Parku Narodowym, podczas gdy **parku tego wogóle niema** — wszystko to naświetla w wystarczający sposób metody walki".

„Spór ten obfitował także w niewybredne akcenty osobiste oraz w liczne oskarżenia o prywatę... Gołosłowne oskarżenia w kierunku materjalnych zainteresowań inicjatorów budowy, inwektywy o samowoli, bezprawiu i rozrzutności, oraz wiele podobnych insynuacyj..."

A potem:

„Nie ma ta informacja żadnego innego założenia i innego celu, jak tylko podanie prawdy o Kasprowym w sposób możliwie zupełny i objektywny".

Niektórzy mogliby dopatrzeć się w cytowanych zdaniach przynajmniej bezczelności, znający jednak stosunki będą patrzyli na tę „obronę" zupełnie inaczej. Mianowicie z politowaniem, jako na bezsilne miotanie się autora, któremu zapłacili za to, że znajdzie mocne argumenty, a który ich nie znalazł i sam nie wie co ma teraz począć z tym fantem.

Z politowaniem należy więc przyjąć tezę, że parku narodowego w Tatrach niema, jakkolwiek park ten formalnie i faktycznie egzystuje, z wielkim bólem należy przyjąć do wiadomości, że opinję Polski poniżyli nie kolejkarze, którzy park zrujnowali, lecz ci, którzy parku bronili, a wreszcie z zainteresowaniem należy przeczytać, że budowa ta odbywa się dlatego, aby ktoś mógł na niej zarobić.

Nikt nigdy nie zarzucał kolejkarzom zainteresowań materjalnych, wszyscy natomiast zarzucają im właśnie przekraczania prawa (patrz Nr. 3 „W. T." z r. bież). A skoro nikt nie stawia zarzutów materjalnych „asom", to napewno nie zajmuje się nikt w Polsce panami Kodelskimi, Szatkowskimi, Szelichowskimi i innymi kontrolerami ruchu P. K. P., przydzielonymi do Ministerstwa Komunikacji.

Biedny, bardzo biedny jest autor broszury... I mimowoli, w nadmiarze gorliwości, sam kieruje podejrzenia w stronę, w którą nikt ich dotychczas nie kierował.

Poezja i proza

„Kolejki stanowią jedyną nieraz prawdziwie wielką atrakcję dla przybyszów, którzy w monotonnem życiu letniego uzdrowiska nie mogą znaleźć rozrywki, a ze względu na zdrowie nie mogą uprawiać pieszej turystyki".

„To też kolejki linowe stały się nieodzownemi składnikami wypoczynku turystycznego każdej miejscowości górskiej, stały się atrakcją, do której międzynarodowa publiczność jest przyzwyczajona i której bezwzględnie szuka. Dziś **wymaga się** poprostu kolei linowej od zimowiska".

Tak brzmi poezja autora broszury. Proza rzeczywistości brzmi wręcz przeciwnie: Atrakcją letnisk jest przyrodą i kontrast z urządzeniami wielkomiejskiemi i wszelkiemi udogodnieniami technicznemi, w górach zaś nietylko nikt nie „wymaga poprostu", kolejek, ale nawet „wymaga poprostu" aby ich nie było. Kto wymagał od kolejkarzy „poprostu", aby małe Tatry zniszczyli, nawet gdyby nie było w nich parku narodowego?

Dwa kierunki

„Wśród ogółu turystów istnieją dwa sprecyzowane na ten konflikt poglądy. Jeden z nich, o nastawieniu społecznem, pragnie góry udostępnić dla ogółu, a realny wyraz tego poglądu znajduje się w budowaniu i znaczeniu szlaków turystycznych... a także i w innych urządzeniach, jak np. linowe kolejki górskie lub nawet szosy samochodowe".

Doczekaliśmy się tedy wyraźnego zarzutu, ze strony kolejkarzy, że pogląd, przeciwstawiający się lunaparkowi w górach jest anitispołeczny.

Ano nic dziwnego! Im dalej w las, tem więcej drzew. Zakłamany autor przechodzi do ofensywy. Zobaczymy co dalej z tego wyniknie.

Kolejki własnie ochraniają przyrodę

„Ujęły go (ruch turystyczny — red.) one (kolejki — red.) w karby ustalonych linij komunikacyjnych, skoncentrowały na określonych odcinkach i odciążyły w pożądanym stopniu inne tereny, w których wskutek tego można było osiągnąć ideał górskiego pustkowia".

W tym samym sensie mogłaby przemawiać piła, ścinająca drzewo:

„Gdy ścinam drzewo w jednem miejscu, przez ten czas nie ścinam go w innem i wskutek tego rośnie sobie ono tam swobodnie. Co będzie potem — zobaczymy. Narazie jestem dumna, że ochraniam las!

Martwe dusze

„Bezpośrednim impulsem podjęcia tej myśli (budowy kolejki — red.) było międzynarodowe znaczenie Zakopanego i głosy domagające się zaopatrzenia największego zimowiska w Polsce w urządzenie, które pozwoli mu rozwinąć się i dotrzymać kroku stacjom zagranicznym. Głosy te pojawiły się przedewszystkiem ze sfer narciarskich".

O „głosach" tych po raz pierwszy dowiadujemy się od autora broszury. Czyje głosy? Jakich sfer narciarskich? Dlaczego nie wymienia się tych „sfer"? Czy stanowił je wyłącznie chór pp. Faechenów, Szatkowskich, Szelichowskich, Zielińskich, Lewickich?

Czy też były to głosy... martwych dusz bez imienia, nazwiska i stanowiska społecznego?

Wycofali się

„...w spółce prócz innych udziałowców zarezerwowane było miejsce dla gminy Zakopanego".

„Tak Zakopane jak i firma „Prudential" wycofały jednak swe zobowiązania".

Prudiental... no to jeszcze zrozumiałe. Ale skoro wszystko to, zdaniem autora, robiło się tylko dla dobra i niebosiężnych korzyści Zakopanego, to dlaczego zarząd miejski wycofał się?

Coś tutaj jest z tą korzyścią niedobrze... Albo korzyść ta jest dla Zakopanego stratą, albo też kolejkarze tym razem znowu lepiej wiedzieli co dla Zakopanego jest pożyteczne, a co nie. Lepiej od zarządu miejskiego.

Wbrew faktom

„Zarówno członkowie rady i zarządu spółki pracują honorowo, nie pobierając żadnych płac z wyjątkiem djet i faktycznych kosztów podróży".

Mamy przed sobą akt notarjalny spółki, sporządzony przez notarjusza Henryka Wróbla w Warszawie w dniu 24 lipca 1935 r. repetorjum Nr. 910. W akcie tym figurują najwyraźniej w świecie pensje członków zarządu w wysokości po 1000 zł. miesięcznie, o czem już pisaliśmy.

Narazie więc mógłby autor nie mówić o „honorowości", raczej o... honorarjach.

Katastrofy

Autor zachłystuje się wprost z entuzjazmu, pisząc o szybkiem tempie prac, prowadzonych bez koncesji, dniem i nocą, byle prędzej, byle stworzyć fakt dokonany.

Nie wspomina atoli ani jednem słowem o trzech katastrofach, które pochłonęły 11 ofiar, ani o tyfusie plamistym, panującym w baraku na szczycie Kasprowego.

Skąd ta milkliwość? Jak tupet, to tupet! Prosimy nóżki na stół! Prosimy o napisanie, że to zwolennicy ochrony przyrody spowodowali śmierć i kalectwo robotników oraz że to oni przenieśli do baraku zarazki tyfusu.

„Paradebauern"

Oczywiście, mówi się w broszurze o „delegatach", którzy w dniu 16 stycznia przybyli z Warszawy z podziękowaniem.

Delegaci ci przybyli w przeddzień rozpoczęcia obrad sejmowej komisji budżetowej, a „podanie" ich, napisane wykwintnym stylem literackim, którego na Podhalu ludność wogóle nie zrozumiałaby, odrazu wskazuje autorów.

W tem wiernopoddańczem podaniu uderza jednak pewien szczegół, bardzo charakterystyczny dla kolejkarzy. Oto, ustami jakoby górali, rzucają oni insynuacje na Państwową Radę Ochrony Przyrody. Innemi słowy — broszura, wydana za pieniądze państwowe, insynuuje... i n s t y t u c j ę p a ń s t w o w ą.

Efektowny chwyt kolejkarzy, prawda?

Kulisy tego „samorzutnego i spontanicznego" odruchu zdemaskowaliśmy już w Nr. 3 W. T.

Oni ochraniają przyrodę!

Ostatni rozdział bruszury nosi tytuł: „Kolej na Kasprowy, a ochrona przyrody". Wbrew wszelkim zastrzeżeniom, tutaj właśnie autor rozpoczyna najzaciętszą polemikę, w której dowodzi, że nikt inny, tylko k o l e j k a r z e właśnie o c h r a n i a j ą p r z y r o d ę w T a t r a c h.

Argumenty ich są najbardziej dziecinne ze wszystkiego, co już słyszeliśmy. Są one tak naiwne przytem, że uczeń pierwszej klasy szkoły powszechnej z łatwością zbiłby je. To też uważamy się za zwolnionych od potrzeby polemizowania z niemi.

„Finis coronat opus", powiada przysłowie. Po polsku brzmi to w wolnym przekładzie. „Jaki pan, taki kram".

Złych doradców wybrali sobie kolejkarze w całej tej imprezie, która im w żadnym wypadku laurowego wieńca nie przyniesie, ale jeszcze gorszych wybrali sobie obrońców.

Lepiej też byłoby nie występować wcale w obronie swoich racyj w taki sposób, w jaki to się stało.

Bo gorszym znacznie od nieprzyjaciela jest niezręczny obrońca.

„Biała Księga", nie przejdzie napewno do historji, jak nie przejdą do niej nazwiska „cywilizatorów" Tatr i nieproszonych dobroczyńców Zakopanego, z którymi to ostatnio nie chce mieć nic wspólnego.

I broszura, i autorzy jej, i kolejkarze przejdą z czasem tylko do lamusa niepotrzebnych gratów, które kiedyś kosztowały wiele pieniędzy, wiele irytacji i wiele poniżenia.

Takim jest od wieków los wszystkich poczynań wyrosłych z megalomanji, próżności i zbytniego zaufania do nieaktualnego już dziś przysłowia: „Wolno w Polsce jak kto chce".

I żadne „Białe Księgi", nie wyczyszczą tych, którzy się tak mocno zaszargali.

„Broszura dla luksusowych matołów"

P. Kazimierz Czapiński w jednym z ostatnich numerów „Robotnika" w **następujący** sposób charakteryzuje broszurę reklamową, wydaną przez Tow. Budowy i Eksploatacji Kolejki:

„Towarzystwo budowy kolejki" wydało (pieniądze są!) luksusową ilustrowaną broszurę „Prawda (!) o Kasprowym". Jeszcze jedna reklama i usprawiedliwienie się przed społeczeństwem (przypominamy wycieczkę dziennikarską). Otóż ta luksusowa „Prawda" składa się z kłamstw i nonsensów, oburzających do głębi każdego, kto zna i kocha Tatry. Jakiż stek nonsensów! Najlepsza jest ilustracja na str. 12. Przedstawia śliczny wysoki świerk górski o obok przerażającą swą ohydą wieżę (jedną z wielu) dla kolejki. Podpis: „konstrukcja znakomicie harmonizuje (!!) ze stuletnimi świerkami". Obskurna ogromna wieża żelazna ma „harmonizować" z dziką przyrodą! W innem miejscu głupawa broszura dowodzi, że przyrodzie nic się nie stanie (str. 34), bo kolejka jest napowietrzna i „nie styka się z przyrodą"... Dosłownie. Ta luksusowa broszura jest obliczona chyba na jakichś *luksusowych matołów*. Chodzi nie o to, czy się „styka, lecz o to, że odbierze wszelki czar przyrodzie. Jest bowiem złudzeniem, że kolejka da ludziom to, co jest w górach najdroższe, najwspanialsze — przeżycie. Pisali o tem w pismach niedawno pp. J. G. Pawlikowski, Kulczyński i in. Całe społeczeństwo wypowiedziało się przeciw, w tej liczbie organizacje robotnicze. Ale „naczalstwo" poparło — i to wystarczyło."

Tegoroczny rajd narciarski "Wzdłuż Karpat"

Program tegorocznego rajdu karpackiego przedstawia się jak następuje:

Początek rajdu w Krakowie — dn. 19 lutego 1936 r.

Worochta	dn. 20 — 21	lutego
Sławsko	„ 22	„
Krynica	„ 23 — 24	„
Zakopane	„ 25—26—27	„
Wisła	„ 28	„

Rozwiązanie rajdu w Krakowie 29 lutego, poczem goście zagraniczni w ciągu jednego, lub dwu dni zwiedzą Kraków.

Udział w rajdzie dla gości zagranicznych ma kosztować zł. 215, przyczem oprócz całkowitego utrzymania i podróży będzie dodany bilet kolejowy od granicy Polski do Krakowa i z Krakowa do granicy w drodze powrotnej.

Dla polskich uczestników rajdu koszt uczestnictwa wyniesie zł. 175 licząc drogę od Krakowa i do Krakowa.

Ciekawostki z Wielkopolski

(dokończenie)

Z akt miejskich 17 wieku, wyziera surowe oblicze sądów wójtowskich, tak srogich na „czary" i „czarownice".

Przytaczamy kilka wyroków w tych sprawach w skrócie, w języku współczesnym.

„Zamek Zbąszyń, przed świętem Jana Chrzciciela w r. 1654.

Przed naszym sądem miasteczka Zbąszynia, który stanowili Staniław Preczek, Piort Pusznikarz, Marcin Andrzej Kopacki i Michał Wasiek stanęli Eicha z Nowej Wsi, Anna Arpianka z Nowej Wsi, Maryśka od dozorcy Adama z Nowej Wsi i zeznali otwarcie i dobrowolnie, że przedewszystkiem przekroczyli przykazanie Boskie, zaparli się Boga i oddali się djabłu, z którym uprawiali nierząd, byli na Łysej Górze i na Górze Koguta, gdzie wespół z innemi czarownicami odprawiali tańce i bluźnili.

Ponieważ tego rodzaju złe i hańbiące postępki przeciwne są tak Boskim jak ogólnym prawom, dlatego też, zadość czynimy z wysokości naszego urzędu tym pogwałconym prawom, które tego rodzaju przekroczenia praw Boskich ogniem karzą i orzekamy, że winni odcierpieć mają karę ognia i ze świata mają być zgładzeni.

In nomine Domini. Amen".

Tegoż dnia sąd wójtowski skazuje niejakiego Adama Arpiankę, stróża z Nowej Wsi, który również „zeznał szczerze i dobrowolnie, że zaprzedał się djabłu i za jego pomocą przyczynił ludziom wiele szkód, zepsuł owoce, spuścił na ziemię suszę, która spaliła zboża, wywołał grad, spowodował wylewy stawów, poprzestawał z czarownicami na Łysej Górze i czynił im muzykę na pługu, a do wszystkiego przyznał się na inkwizycji, której poddał się dobrowolnie".

„Ponieważ uznajemy podłość i obrzydliwość jego przestępstw za dowiedzioną, rozkazujemy mocą naszej wójtowskiej władzy niniejszym dekretem, aby, zgodnie z prawem Boskiem i ogólnem, odcierpiał on karę ognia i za pomocą ognia z tego świata zgładzony został. Ponieważ jednak Jaśnie Wielmożna Pani (dziedziczka) okazała litość dla skruszonego grzesznika, rozkazała Ona, jako wyższa instancja, mianowicie jako supernus judex, zamienić prawo na łaskę, i delikwentowi najpierw odciąć głowę, a dopiero potem oddać go płomieniom.

In nomine Dei. Amen".

W r. 1681 odbył się w Zbąszyniu masowy proces o czary. Oskarżeni byli: Jadwiga Ciemna z Pierszyna, Krystyna Flanderka ze Starej Kramnicy, Barbara Fąsina, Anna Grześkowa z Nowej Wsi i Jan Kostera z Nowej Wsi. Wszyscy oni zeznali bądź dobrowolnie, bądź też pod torturą, że brali udział wraz z niejaką Juszkową, Mizerkową, Nilską, Reginą Wawrzynek, Czempińską, Gaidziną, Waśkową, Gryśką, Gratyską, Chłeptową, Kopacką, Dolińską i jej córką, Kośmiderską, Grześkową, Gabryśką i Jędrzejową kowalką w sabacie czarownic na Łysej Górze, że przyczynili narodowi wiele szkód w bydle i koniach oraz zapomocą czarów swoich robili żywe koniki polne z koniczyny.

Jak głosi protokuł tej „rozprawy", oskarżeni zażądali przed torturami: „próby wody", t. j. pławienia ich, gdyż „woda jest sprawiedliwa i złego nie przyjmie do siebie".

Prośbie ich uczyniono zadość, wszyscy zostali spławieni w stojącej wodzie i wszyscy wypływali na jej powierzchnię „jak kaczki", według brzmienia protokułu, pomimo tego, że kat zanurzał ich żerdzią na kilka łokci pod wodę.

Ta próba przekonała ostatecznie sędziów o winie oskarżonych.

Wszyscy skazani zostali na „karę ognia", a prochy ich rozwiane zostały na cztery strony świata.

Nie brakło również w tym okresie procesów o zadawania czarów.

Sądy wójtowskie w Zbąszyniu wszystkich karały jednakowo — spaleniem na stosie, przedtem jednak nieszczęśliwe ofiary brał w swoje obroty kat, który za pomocą długich i wyrafinowanych tortur wydobywał z nich „dobrowolne przyznanie się".

„Łaska" panów na Zbąszyniu rzadko kiedy przybiera inną formę, niż zamianę spalenia na stosie przez odcięcie toporem głowy...

Ponure są dzieje sądów wójtowskich średniowiecza, czynionych „in nomine Domini", a oschłe i twarde serca mieli zarówno sędziowie, jak „wyższa instancja" — ówcześni dzidzice: Zbąscy, Ciświccy i Garczyńscy.

Wiele płacili Żydzi w Obornikach?

Z pomiędzy dokumentów ocalałych w Obornikach, ciekawy jest przywilej, dotyczący Żydów obornickich, wydany w r. 1724 przez starostę Gottlieba Obornika, następnie zaś potwierdzony przez innych starostów, Sebastjana Ponszyńskiego i Jana Gurowskiego, a uznany przez Augusta III w Warszawie w r. 1754.

Zgodnie z dokumentem tym, Żydzi obowiązani byli płacić następujące podatki:

1. Daninę Zamkową	200 zł.
2. Za to, że z Zamku nie brali śledzi	130 zł.
3. Za bydło i skopy	80 zł.
4. Brukowe i mostowe	30 zł.
5. Za sadło i łój	30 zł.
6. Jako prezent dwa razy do roku, na Nowy Rok i Wielkanoc	30 zł.

Razem płacili 500 zł. rocznie, wzamian za co wolno im było uprawiać wszelkiego rodzaju handel, sukno na łokcie mierzyć, zboże na rynku skupować i handel towarami żywnościowemi uprawiać.

Osobliwość pow. Wolsztyńskiego

Oczywiście mowa jest o słynnym wozie Drzymały, który właśnie pod Wolsztynem zadał klęskę całej armji pruskich żandarmów i policjantów, zamieszkując sobie w wozie. Jak wiadomo, pruska polityka eksterminacyjna w ostatnich latach przedwojennych zabroniła Polakom budowania nowych domów. Drzymałę wysiedlono z pobudowanej przez niego chaty. Wtedy zamieszkał w wozie, przypominającym wóz meblowy czy cyrkowy, i, nieczuły na wszystkie szykany administracji, doczekał się wyroku najwyższych sądów pruskich, pomimo wszystko, nie mogącego zabronić mu mieszkania w wozie.

Wozu Drzymały niema już w Wolsztynie. Podobno znajduje się obecnie w Poznaniu.

W listopadzie 1918 r. rozeszła się pogłoska, że ex-cesarz niemiecki, Wilhelm II, uciekając z Berlina, pragnął podobno schronić się... w wozie Drzymały, nie mógł go jednak znaleść.

Za autentyczność nie ręczymy. Obecnie ma już ani kajzera, ani wozu, ani samego Drzymały.

Faktem jest jednak, że Drzymała ze swoim wozem pozostał jako symbol.

Tam gdzie biło polskie dzieci

Wrześnię pamiętamy jeszcze wszyscy. W r. 1901 katowano tu polskie dzieci za odmowę nauki w języku niemieckim. Mali Polacy chcieli ojczystej mowy.

Na historycznym budynku szkolnym obecnie widnieje następujący napis:

„Polacy! Nie zapomnijcie nigdy, że wróg odwieczny katował tutaj dzieci wasze za ich gorące przywiązanie do wiary i mowy ojców".

Polacy nie zapomnieli. Szczególnie dobrze pamiętali o tem mali Polacy, właśnie ci, których w roku owym katowano. Przypomnieli sobie to dokładnie w dniu 27 grudnia 1918 r. i z nawiązką odbili sobie na ciemiężycielach otrzymane razy.

Siedziba „Djabła Weneckiego"

Przysłowiowy Djabeł Wenecki bynajmniej nie pochodził z nad lagun morza Śródziemnego.

Ojczyzną jego była Wenecja, wieś w pow. żnińskim, a nazwisko jego brzmiało Nałęcz.

Okolice najbliższe to polska Kraina Wielkich Jezior.

Ciągną się one trzema pasami. Wschodni łańcuch zawiera grupę, składające się z jez. Walickiego, którego większa część znajduje się w pow. Szubińskim. jez. Kierzkowo, Ostrowieckiego, Pniewskiego, Folusza i Chomiaskiego, łączącego się z Oćwieką. Środkowy pas stanowią Wielkie i Małe Żnińskie, Skarbienickie. Weneckie, Biskupie, Godowskie, Gąsawskie, Oćwieka. Zachodni łańcuch składa się z jez. Tanowo, Wola, Rogowo, Zioło, obok którego znajduje się od wschodu Lubicz, od południo-zachodu zaś Dziadkowo. Od Tarnowa na północ ciągną się jeszcze trzy jeziora: Kołdrab, Niedźwiady i Kiecz.

Ogólna ilość jezior w powiecie, wliczając w to i mniejsze, niewymienione powyżej, wynosi 38, co stanowi wraz z jez. Międzychodzkiem jeden z największych obszarów wodnych Europy. Głębokości jezior są tu znaczne, dochodzą one bowiem do 36 metrów.

Niedaleko Wenecji znajdują się jeszcze dwie „zagraniczne" wsie: Rzym i Paryż.

Djabeł Wenecki mógł więc używać.... w całej Europie! *Ol.*

Kilka słów prawdy
o Lidze Popierania Turystyki

(Dokończenie)

Byli to „turyści" swoistego autoramentu, którzy skorzystali z taniej sposobności załatwienia we Lwowie różnych interesów natury przeważnie handlowej. Powiedzmy otwarcie, jest to sprytne uszczuplanie dochodów Skarbu Państwa na rzecz specjalnie uprzywilejowanej instytucji, w czasach, kiedy naprawa tego skarbu wymaga największych ofiar całego społeczeństwa. Niechże więc Liga nie nazywa się Ligą Popierania Turystyki, bo z turystyką nie wiele ma wspólnego, ale raczej Ligą Pobierania Dodatkowych Opłat do biletów kol. To będzie zgodne z prawdą i każdy będzie odrazu wiedział, z kim ma do czynienia.

A teraz nasuwa się pytanie: Jeżeli Liga ma tak eksploatować na swój sposób cały ruch podróżniczy i te wyjazdy niedzielne i pielgrzymkowe i handlowe i t. d., to pocóż są biura podróży, poco „Orbis"? Może już lepiej zwinąć „Orbis" a oddać Lidze sprzedaż biletów kolejowych. Niech przynajmniej coś robi. Bo tak, to nieprzyzwoicie i niemoralnie i naprawdę coś w nieporządku.

Czy tu nie występuje niepokojący, a niestety zbyt często powtarzający się u nas objaw, t. j. stwarzanie coraz to nowych instytucyj do tych samych rzeczy, z czem się łączy podkopywanie bytu dotychczasowych, choćby i zasłużonych, a wszystko dla jakichś widzimisię jednostek, czy grup, ambicyj, czy interesów? Takie sztuczne twory długiego żywota nie mają, bo oparte na chwilowej konjunkturze, kończą szybko swój żywot, gdy się konjunktura kończy. Ale ile to szkody przynosi, ile niepokoju i zamętu w różnych dziedzinach naszego życia?

A na co idą pieniądze?

A teraz, co się dzieje i co się dziać będzie z temi pieniędzmi „uciułanemi" przez Ligę? Na to miał odpowiedzieć autor. I rzeczywiście odpowiedział, ale nie powiedział wszystkiego. Niektóre rzeczy wstydliwie przemilczał. Co prawda, przyznał się do tych uciułanych 200.000 zł. Ta drobna kwota, to może pozostałość po wypłaceniu wysokich pensyj i po pokryciu innych jeszcze niemałych wydatków. Czytaliśmy przecież czarne na białem, w piśmie popierającem — zdaje się — Ligę, że 51% kosztów budowy kolejki linowej na Kasprowy Wierch w Tatrach pokrywa Skarb Państwa, a resztę prywatni udziałowcy, między nimi Liga. Wynika więc z tego, że Liga lokuje swoje kapitały w tej imprezie kolejkowej. Ale o tem nie pisze autor ze zrozumiałych powodów. Wiadomo, że Liga pobiera swój haracz od wszystkich. Także od członków t. zw. towarzystw „czynnych". Wiadomo też, że opinja społeczeństwa w przeważnej większości, a już tych „wykwalifikowanych", tych z ideologją turystyczną turystów w bardzo przeważnej większości, jest przeciwna budowie kolejki, co się wyraziło w głosach prasy i w uchwałach zjazdów i zebrań sfer zainteresowanych. Nie wchodząc w to, czy opinje antikolejkowe są słuszne, czy niesłuszne, w każdym razie pobieranie przymusowe opłat na rzecz Ligi od wszystkiego, a więc i od przeciwników budowy kolejki, kiedy powszechnie wiadomo, że te pieniądze idą właśnie na tę budowę, jest conajmniej nieprzyzwoitością, która Lidze sympatji i popularności w sferach turystycznych zjednać nie może. Czuje to autor i sprawę tę dyskretnie przemilcza. Za to odsłania nam autor rąbek przyszłości: Oto zamierza Liga budować wielkie domy wycieczkowe, może w Częstochowie, może w Gdyni, może w Warszawie. Bardzo to ciekawe, bo nie tak dawno temu właśnie ci, którzy dziś wybitne zajmują stanowiska w Lidze, głosili sami i taką opinję starali się urobić w sferach decydujących, że towarzystwa turystyczne nie powinny budować domów wycieczkowych czy schronisk w górskich miejscowościach zamieszkałych i że te sprawy należy pozostawić raczej inicjatywie prywatnej. A więc sprzeciwiano się budowie domów wycieczkowych przez czynniki społeczne nawet w górach, tam, gdzie inicjatywa prywatna prawie nic w tym kierunku nie zrobiła, a gdzie one były i są jeszcze bardzo potrzebne. A teraz ci sami każą Lidze budować po miastach wielkie do- [illegible]

liczą sobie coś ponad 60 lat istnienia. Mają one rzeczywiście swoją ideologję turystyczną, mają za sobą wieloletnią planową pracę zgodną z tą ideologją, no i mają też niejakie zasługi. Lat temu kilka istniały dla tych towarzystw nawet niezłe warunki rozwoju. Ministerstwo Komunikacji przyznało członkom tych towarzystw nieznaczne zresztą, bo 33 i ⅓ proc. zniżki koleje indywidualne, ograniczone oczywiście tylko do turystycznych szlaków. Zniżki te stanowiły pewną atrakcję i zachętę do wpisywania się do tych towarzystw, taką przeciwwagę wrodzonej Polakom niechęci do zrzeszania się. Dzięki temu towarzystwa, te nabierały sił przez powiększanie się z roku na rok liczby członków. Pozwalało to na liczne inwestycje turystyczne z funduszów społecznych, co jest objawem zdrowym i właściwym. I oto nagle cofnięto tym towarzystwom wszystkie indywidualne zniżki turystyczne. Jako powód podawano, że do tych towarzystw należą i ze zniżek korzystają często nie turyści i dla celów nieturystycznych. Może tak i czasem było, ale kolej napewno na tem nie straciła, a towarzystwa zyskały i zyskało społeczeństwo. A dziś? Dziś podkopało się byt towarzystw turystycznych, a zato dało się nowoutworzonej Lidze przywileje i możliwości, o jakich żadne tow. turystyczne nigdy nie marzyło i jakoś nikt się tem nie gorszy, że pod egidą Ligi już nie pojedyńczo, ale masowo, w osobnych, a nawet w normalnych pociągach po bardzo zniżonych cenach przewozi się nieturystów w celach nie mających z właściwą turystyką nic wspólnego. Niema w tem w gruncie rzeczy może i nic złego, bo to rzeczywiście ożywia ruch podróżniczy, na który w Polsce mało kogo stać, ale gdzie jest ta sprawiedliwość? Dlaczego odebrano możność rozwoju naprawdę zasłużonym towarzystwom, opartym przedewszystkiem na bezinteresownej pracy ideowych działaczy, a stworzono nową placówkę dla nowych działaczy może niety'e zasłużonych, ile bardzo dobrze płatnych?

Lwów przeciwko Lidze

Działalność Ligi ściąga na siebie niezadowolenie nawet we Lwowie, mieście rodzinnem p. Zielińskiego, dyrektora Ligi, jak o tem świadczy zamieszczony poniżej artykuł lwowskiej „Chwili".

Asumpt do gorzkich słów dała autorowi konferencja, zwołana niedawno we Lwowie, a mająca na celu ustalenie programu prac Ligi na ziemiach południowo-wschodnich.

„Ci, — czytamy — którzy spodziewali się po tej konferencji pchnięcia turystyki lwowskiej o poważny krok naprzód, zawiedli się. Mówmy o tem szczerzej i otwarciej.

Nieatrakcyjny monopol

Padały w czasie dyskusji głosy, które niedwuznacznie zwracały na to uwagę, że Liga Popierania Turystyki, która powyższą konferencję zwołała, nietylko *monopolizuje* cały ruch turystyczny w swoich biurach, ale jako przybudówka Ministerstwa Komunikacji, stoi wyłącznie na tegoż rozkazy i jest raczej Ligą popierania jazdy pociągami. Przedłożono wprawdzie konferencji projekt terminarza imprez turystycznych na sezon wiosenno-letni bieżącego roku, ale przyzna każdy objektywnie, że żadna z tych imprez nie może być i *nie jest atrakcją* dla turystów lwowskich, a w żadnej mierze nie potrafi być atrakcją dla turystów z zachodnich dzielnic Polski, na których przyjeździe do naszych rejonów chyba zależeć nam winno.

Propozycje jakie padły w czasie konferencji były albo papierowemi rezolucjami albo, co jest najbliższem prawdy, staraniem się o jakieś wyjście z sytuacji. Jeśli delegaturze lwowskiej Ligi Popierania Turystyki zależało na obudzeniu z letargu turystyki naszej połaci kraju, to raczej należało zorganizować celowy, realny i obliczony na pełne powodzenie program wycieczek na wschodnie czy zachodnie rubieże państwa. Czyż raczej nie warto było wystąpić z inicjatywą wycieczek na zupełnie prawie nieznane dla naszego społeczeństwa Pomorze, Gdynię, Wilno czy na Górny Śląsk?

Pociągi które nie odchodzą

Jeśli Liga Popierania Turystyki ma [illegible]

gdzie cele popierania turystyki najbardziej tej inicjatywy potrzebują i na pomoc Ligi zasługują.

Obowiązki których liga nie spełnia

W związku z powyższem wyłania się np. kwestja czy w obowiązkach Ligi nie leży subwencjonowanie poszczególnych towarzystw turystycznych w kraju, które przyjmują na siebie zadania, jakie właściwie spełniać winna Liga. Bo jeśli na prywatne placówki turystyczno - krajoznawcze przerzuca Liga całą pracę propagandową, to musi tym towarzystwom nieść też materjalną pomoc.

Tylko w współpracy wszystkich placówek turystyczno - krajoznawczych w kraju i tylko na platformie jasnych i szczerych programów, publikowanych dla wiedzy społeczeństwa przez Ligę może ta dziedzina pójdzie ku lepszej przyszłości. I jeśli ta współpraca będzie stała i szczera, nie obliczona na zyski materjalne z jednej ze stron, to wtedy uniknie się tak rażących błędów, jakie dotąd popełniono i nie dojdzie do tak ostrej krytyki polityki turystyczno - uzdrowiskowej w kraju, jaka właśnie miała miejsce na posiedzeniu komisji sejmowej.

STANISŁAW KULCZYŃSKI, Lwów.

Historja sprawy

Zgodnie z zapowiedzią drukujemy w obszernem streszczeniu referat p. Stanisława Kulczyńskiego, wygłoszony, wraz z referatem prof. J. G. Pawlikowskiego, we Lwowie w dniu 9 grudnia r. ub. — Red.

Ujawnienie pomysłu

Pierwsze ujawnienie pomysłu budowy kolejki linowej na Kasprowy Wierch w Tatrach datuje się ze s ycznia 1934 r. Pojawia się on w prasie codziennej. Rychło przybiera formę zorganizowanej propagandy, której patronuje „Ilustrowany Kurjer Codzienny" Rozpoczyna się dyskusja i społeczeństwo, zainteresowane sprawami tatrzańskiemi, zajmuje stopniowo front wobec projektu.

Jako jeden z pierwszych protestów pojawia się w marcu 1934 sprzeciw Państwowej Rady Ochrony Przyrody.

Sprzeciw ten zostaje dnia 10 kwietnia przedstawiony na osobnej audjencji, ministrowi W. R. i O. P. jako osobie konstytucyjnie powołanej do pieczy nad ochroną przyrody.

Sytuacja nie wydawała się pod ówczas groźna. Jednolite i od kilkunastu lat zawsze przychylne dla idei parku narodowego w Tatrach stanowisko Ministerstwa Oświaty i wszystkich ministerstw współpracujących przez swych delegatów w Radzie Ochrony Przyrody, poważne a nawet imponujące wysiłki samego rządu w kierunku realizacji parku , jak wykupno Fundacji Kórnickiej i części dóbr Uznańskich na cele rezerwatu tatrzańskiego, nie mogły budzić żadnych wątpliwości co do zasadniczego stanowiska, jakie zajmą najwyższe władze państwowe wobec projektu. Sytuacja prawna, dająca władzom możność wkroczenia w obronie Tatr, stała się w marcu 1934 r., zatem nieledwie równocześnie z pojawieniem się pomysłu budowy kojelki, niezwykle pomyślną. W marcu bowiem tego roku Sejm uchwalił ustawę o ochronie przyrody, dającą Ministrowi W. R. i O. P. potrzebne środki prawne do ingerencji w sprawach ochrony przyrody, a nawet narzucił nań ten obowiązek, uznając ochronę przyrody za interes publiczny powierzony specjalnej pieczy Ministra W. R. i O. P.

94 protesty i 525 artykułów

Niemniej pomyślnie przedstawia się trzecia sprawa, opinji społeczeństwa i jego stsunku do projektu. Od 26 stycznia do końca czerwca 1934, aż 94 towarzystw i instytucyj naukowych, turystycznych uchwaliło protesty przeciw kolejce. Od 19 stycznia 1934 do dnia 18 listopada 1935 ukazało się 525 artykułów przeciwko kolejce. W tymże okresie za kolejką ukazało się 67 artykułów, w czem 49 w „Ilustrowanym Kurjerze Codziennym" i „Światowidzie", organach organach tego saomego wydawcy. Dyskusja znalazła także echo zagranicą. W czasopismach zagranicznych pojawiły się protesty przeciw kolejce, powołujące się na międzynarodowe kulturalne znaczenie parku natury w Tatrach. Podobny protest i sprzeciw, apelujący do poczucia międzynarodowej solidarnści kulturalnej wyszedł z Paryża, ze znanej i zasłużonej Instytucji naukowej „Musée de l'Histoire Naturelle".

Zwolennicy kolejki chętnie powołują się na przykład Szwajcarji, na istniejące tam kolejki górskie i wmawiają w społeczeństwo, że kolejka tatrzańska będzie atrakcją dla turystyki zagranicznej. Otóż właśnie w Szwajcarji pojawiły się pełne sypatji lua Polski głosy, przestrzegające przed kolejkowym projektem i pełne podziwu a zarazem zazdrości, że Polska, organizując park natury w Tatrach, zdobyła się na wyższe i bardziej nowoczesne spojrzenie na prawdziwy interes turystyczny, niż stara i kulturalna Szwajcarja. Czytamy mianowicie w czasopiśmie „Der Bund" z dnia 13 września 1935 (obacz także „Neue Züricher Zeitung" z dn. 2 października 1935) zdania następujące:

„Czego nikt nie spodziewał się dokonać, tego dokonali Polacy w Tatrach: ich „Alpy" stały się rezerwatem przyrody. Było to wielkim i szczęśliwym pomysłem, że rezerwat stworzono właśnie w Tatrach, wraz z ich oryginalną ludnością, jej prastarem budownictwem, obyczajami i wyglądem. Przyciągnęły one turystów, a cudzoziemcy zaczęli odwiedzać Tatry. Rezerwatowi temu zagraża obecnie zniszczenie...".

A dalej czytamy tak:

„Rząd zdaje się nie rozumieć, że małe Tatry nie wytrzymają kolejki i towarzyszących jej niezbędnych hoteli, że właśnie skutkiem pierwotności Tatr zaczęła ku nim napływać fala cudzoziemców, że Tatry z kolejką nie będą już tem czem są". ...„Czyżby Polska, stawiana dotychczas za wzór, miała się istotnie cofnąć wstecz? Wszyscy cudzoziemcy, którzy zwiedzili polskie parki natury odczuliby to boleśnie".

Artykuły potępiające kolejkę tatrzańską pojawiły się ponadto w piśmie szwajcarskiem „Freier Rätier" i „Schweizerische Blätter" für Naturschutz".

Atrakcyjność kolejki na Kasprowy dla turystyki zagranicznej i jej wartość jako dzieło „kultury" o „zachodnio-europejskim pokroju" wygląda w świetle tych głosów dość mizernie.

Mimo tych głosów protestu, mimo warunków prawnych, dzieje kolejki tatrzańskiej potoczyły się drogami innemi od tych, jakich społeczeństwo miało i ma prawo wymagać.

Bez spółki i bez koncesji

W kwietniu 1934 r., a zatem niemal nazajutrz po ujawnieniu pomysłu budowy kolejki przez „Ilustrowany Kurjer Codzienny", wśród całkowitego milczenia władz, natomiast wśród głośnych napaści tego czasopisma na Państwową Radę Ochrony Przyrody i jej zasłużonego przewodniczącego, widzimy rozpoczęcie robót przygotowawczych. Wycięte zostają na trasie kolejki linje leśne. Dzieje się to na 15 miesięcy przed zawiązaniem spółki do budowy i eksploatacji kolejki, na 17 miesięcy przed urzędowem ujawnieniem jej istnienia, jej planów i zamierzeń, na 20 miesięcy przed udzieleniem koncesji na budowę.

W lipcu 1935 pojawia się na półkach księgarskich broszura inż. Raabego, zawierająca nieoficjalny plan i kosztorys kolejki, opiewający na sumę 2. 200.000 zł. Z broszury tej, mającej dowieść celowości projektu, dowiedzieliśmy się między innemi, że koszta budowy stacyj na szczycie Kasprowego Wierchu i Myślenickiej Turni wynosić będą 25 — 30 zł. od m^3, podczas gdy koszta budowy takiegoż metra sześciennego w Krakowie wynoszą złotych ok. 37. Według inż. Raabego ogólne koszta kolejki nie powinny przekroczyć sumy 2.200.000 zł., natomiast z późniejszych doniesień „Gazety Polskiej" dowiedzieliśmy się, że koszta ⅓ liny sprowadzonej na budowę kolejki wyniosły ok. 250.000 zł., czyli, że sama lina na kolejkę pochłonie przeszło ⅓ preliminowanej sumy. Był to wprawdzie kosztorys nieoficjalny, niemniej stanowił on cenną bo pierwszą i konkretną informację o zamiarach grożącym Tatrom, a od przeszlo roku niepokonujących opinję publiczną.

Następnie autor omawia sprawy organizacji spółki, o których mieliśmy okazję pisać już kilkakrotnie, poczem przechodzi do rozważania spraw prawnych.

Na jakiej podstwie?

W dwa dni po zawiązaniu się spółki w Warszawie, a na 5 dni przed zapisaniem jej do rejestru handlowego, starostwo w Nowym Targu wydało orzeczenie o zajęciu parcel prywatnych celem rozpoczęcia prac przygotowawczych do budowy kolejki. Jest rzeczą wymagającą wyjaśnienia, czy orzeczenie to wydane zostało na podstawie wniesionego i rozpatrzonego przez władzę podania, czy też na podstawie **zarządzenia telefonicznego.** Krótki okres czasu dzielący datę tego rozporządzenia od daty zawiązania spółki oraz fakt, że spółka ta nie była jeszcze towarzystwem zarejestrowanem, czynią tę drugą wersję bardziej prawdopodobną. Istnieje dalej wątpliwość czy zarządzenie to może być uważane za legalne, skoro ustawa rezerwuje prawo do tego rodzaju zarządzeń Urzędowi Wojewódzkiemu.

Dnia 1 sierpnia 1935 rozpoczęte zostają roboty na trasie kolejki w pełnem tempie. Rozpoczynają się te prace, gdy jeszcze nie są ujawnione urzędowo plany budowy ani nawet wniesione podanie o udzielenie koncesji. Równocześnie niemal (dnia 13 sierpnia 1935) Państwowa Rada Ochrony Przyrody i Delegat Ministra W. R. i O. P. dla spraw ochrony przyrody składają swe mandaty, zniechęceni trwającem od przeszłego roku milczeniem ministerstwa, które liczne interwencje i protesty pozostawiło bez odpowiedzi.

Autor stwierdza następnie niebywale gorączwowe tempo prac przy budowie prowadzonej bez żadnej koncesji.

Prawo dżungli

Jedni opowiadają „amerykańskie tempo", „imponujący wysiłek pracy polskiego inżyniera" *), drudzy powiadają „nerwowy pośpiech grupy nie czującej gruntu pod nogami". Zrozumiemy to należycie, gdy uwzględnimy, że przez całą jesień i początek zimy praca na Kasprowym forsowana jest bez koncesji. Co więcej, jeszcze z początkiem grudnia chodzą niesprawdzone wieści, że pan Minister Spraw Wewnętrznych zajmuje w sprawie koncesji stanowisko **oporne,** że pan Wiceminister Skarbu **sprzeciwił się** udzieleniu kredytu na pokrycie kosztów aktualnych robót i t. p. Dopiero z początkiem grudnia horyzont się rozjaśnia. Przychodzi wieść o udzieleniu spółce kredytu z Małopolskiego Funduszu Kolejowego, w połowie grudnia Polskie Radjo ogłasza radosną wieść o udzeleniu spółce koncesji na budowę, co potwierdza nazajutrz Dziennik Urzędowy. Dalsze prace na Kasprowym Wierchu odbywają się już pod osłoną koncesji.

Prawo opowiedziało się za tymi, którzy byli **chwilowo silniejsi i stworzyli fakt dokonany.** Dramat rozegrał się i zamknął według prawa dżungli.

„Duchowi naszemu dała w pysk i poszła...".

W pierwszych latach po wielkiej wojnie, dużo mówiło się o tem ,że dziejową chwilę odzyskania przez Naród niepodległości uczcić należy pomnikiem, któryby byłby godny i wielkości chwili i wielkości Narodu, któryby przekazał pokoleniom przyszłym to podniesienie ducha tę temperaturę uczuć, jaka rozpalała serca polskie w dniu wyzwolenia. Wówczas to pojawił się projekt, aby chwilę tę uczcić utworzeniem narodowego parku natury w Tatrach. Była to myśl piękna, bo cóż może mówić silniej o miłości ojczyzny, jak nie najpiękniejszy ziemi ojczystej klejnot, przekazany w nieskażonej całości przyszłym pokoleniom Narodu? Jakiż pomnik jest w stanie przekazać napięcie uczuć silniej, niż pomnik natury, ten sam, który był źródłem najsilniejszych wzruszeń i wzlotów ducha całych pokoleń Narodu? „Cóż jest nad Ciebie, Naturo pierwotna, godniejszego duszy"

Byliśmy bliscy urzeczywistnienia tej myśli. Pozyskaliśmy dla niej społeczeństwo czechosłowackie, podobne żywiące pragnienia. Dzisiaj projekt ten upadł. Wydany został na pośmiewisko gawiedzi, a Tatry na łup ludzi o małem sercu i skarlałem uczuciu.

Trudno. My we Lwowie przyzwyczajeni jesteśmy do różnych rzeczy. Do dziś dnia patrzą na nas ze sal senackich Uniwersytetu portrety rektorów, pokrajane nożami hajdamaków. Pisane było, aby i Tatry miały swoją bliznę. Tylko że tamte budzą w nas uczucie dumy, wynikające ze świadomości odpartego rękami dzieci i młodzieży zła, ta ostatnia natomiast budzi uczucie wstydu i hańby, wynikające z bezsilności wobec własnego berbarzyństwa.

Wzniosła i piękna idea pomnika Niepodległości Narodów w Tatrach upadła. Sponiewierana naszemi własnemi rękoma, „Duchowi naszemu dała w pysk i poszła" **). Na twarzy pali nas policzek, ale za to w dłoni czujemy 20 groszy! Mamy przecież kolej na Kasprowy. Cieszcie się młodzi, to dla was prezent! To dla podniesienia waszych serc niedość gorących, społeczeństwo zdobyło się na podeptanie prawa. To dla waszego zdrowia, Naród targający się w konwulsjach nędzy, wydarł z siebie środki na to kłębowisko drutu i żelaza wżerającego się w żywe ciało najpiękniejszej ojczystej ziemi.

*) Tym polskim inżynierem jest firma Bleichert z Lipska, której powierzono główne roboty techniczne.

**) J. Słowacki — „Niepoprawni".

Co powiedział min. J. Ulrych
na Komisji Budżetowej Sejmu

Zgodnie z zapowiedzią podajemy obszerne streszczenie mowy min. J. Ulrycha, wygłoszonej na Komisji Komunikacyjnej Sejmu.

„Ministerstwo Komunikacji musi pokrywać olbrzymie potrzeby i turystyka w jego wydatkach może partycypować tylko w bardzo nieznacznym stopniu. Głównem beneficjum na jej rzecz są zniżki kolejowe, które są udzielane absolutnie wszystkim turystom (? — red.) i objęły w ubiegłym roku 420 tysięcy osób w pociągach popularnych, 20 tysięcy osób udających się na zjazdy, i 1.200.000 osób udających się na week-end. Należy oczywiście odróżnić turystykę krajową od zagranicznej i zdawać sobie z tego sprawę, że zagraniczna wywozi pieniądze, a więc jeżeli ją popierać, to tylko pod polską banderą. Rząd ma wielkie zasługi dla rozwoju naszej turystyki, i to nietylko w resorcie Ministerstwo Komunikacji. Dla dalszego jej rozwoju stworzona została Liga Popierania Turystyki, której działalność, jak słusznie powiedział p. referent, trudno jeszcze ocenić ze względu na krótkotwałość istnienia. Jest to w każdym razie próba poruszenia różnych czynników w społeczeństwie do współpracy na tem polu. Niewątpliwie najważniejszą imprezą Ligi, którą zastałem wchodząc do Ministerstwa, jest kolejka na Kasprowy Wierch. Oczywiście jej koszt 2 miljony złotych — to wielki pieniądz, ale trzeba sobie uświadomić, że łączy się ona z rozwojem Zakopanego, że za miesiąc będzie otwarta, trzeba ją więc dokończyć i przekonać się, czy nadzieje jej inicjatorów okażą się słuszne. W każdym razie musimy stanąć na stanowisku, że oparta jest o akt prawny, a dotychczas nie posiadamy nawet wiadomości o jakichkolwiek procesach, wszczętych w związku z wykupem gruntów pod nią. Sprawy komulacji posad przez jednego z jej kierowników nie znam i dlatego zajmę się nią".

Pijane salonki

W ostatnim numerze „Państwa Pracy" czytamy:

„Jak nam donoszą na stacji kolejowej Sędziszów dyrekcji kolejowej radomskiej w dniu 6 stycznia o godzinie 19 min. 2 zatrzymał się pociąg Nr. 106 Zakopane — Warszawa, do którego przyczepiony był wagon salonowy Nr. AS-38 z napisem „zajęty".

„Wagon ten uległ w drodze uszkodzeniu (zerwaniu drąga) wobec czego dyżurny ruchu zwrócił się do osób, znajdujących się w salonce z prośbą o przejście do wagonu I-ej klasy, gdyż salonka musiała być wyłączona ze składu pociągu.

„Pasażerowie salonki (kilkanaście osób, w tem większość pań), znajdujący się *w stanie nietrzeźwym*, kategorycznie odmówili opuszczenia wagonu, obrzucając dyżurnego ruchu ordynarnemi obelgami.

„Na telefoniczną interwencję dyspozytor ruchu w Radomiu nakazał salonkę wraz z pasażerami odstawić na boczny tor. Wówczas dopiero całe towarzystwo, chwiejąc się na nogach, przesiadło się do pierwszej klasy. Ukazanie się pasażerów salonki, wywołało wśród licznych osób, zgromadzonych na peronie, silne oburzenie i bardzo liczne komentarze na temat... zarządzeń oszczędnościowych rządu".

„Tonno-kilometr przejazdu salonki wynosi 20 groszy. Przewiezienie salonki na linji Zakopane — Warszawa kosztuje państwo około 4 tys. złotych. Bliższe szczegóły znaleźć można w książce wydarzeń na stacji Sędziszów".

Ciekawe by było dowiedzieć się, kto to podróżował salonką, o której pisze „Państwo Pracy"? Sądzimy, że odpowiednie czynniki powinny się tem zainteresować.

*

Jako „pendant" do powyższego nasz korespondent krakowski donosi:

W dniu 2 lutego, pociąg pośpieszny Warszawa — Zakopane posiadał w swym składzie *3 salonki*, idące już z Warszawy. Wobec ograniczonego ciężaru pociągu salonki te nie pozwoliły na doczepienie w Krakowie wagonów, stale kursujących przy tym pociągu do Zakopanego. Wywołało to głośne protesty pasażerów i niebywały ścisk w wagonach, bowiem pasażerowie, udający się z Krakowa tym pociągiem, zmuszeni byli zapełnić kurytarze, ubikacje i szystkie przejścia w wagonach warszawskich, i tak już szczelnie wypełnionych.

Za Suchą przeciążony pociąg, pomimo wszystko, stanął pod górką i przez pół godziny nie mógł ruszyć z miejsca. Przybył też do Zakopanego ze znacznem opóźnieniem.

Doczepienie tych trzech salonek kosztowało skarb państwa ok. 12.000 zł. Szkody moralne zarówno P. K. P. jak i licznych pasażerów są niewątpliwie znacznie wyższe.

Pensjonaty i sekwestrator

Na ten temat ukazał się w jednym z ostatnich numerów lwowskiej „Chwili" artykuł, który podajemy w obszernem streszczeniu.

— „Zjedzą nas podatki, patenty i świadczenia! — nie możemy ryzykować żadnych budowli.

Oto najczęściej słyszana odpowiedź letnisk i dworków na zasadnicze pytanie, dlaczego nic się nie robi by choć trochę ruszyć twórczą inicjatywę.

Boją się porywać na jakiekolwiek inwestycje, na przebudowę zabudowań na pokoje pensjonatowe, na powiększenie ilości pokoi mieszkalnych, choćby na zakup większej ilości łóżek i urządzeń.

— Niechbyśmy tylko spróbowali urządzić pensjonat na większą skalę! „Łupnęliby" nam podatki nietylko od samego pensjonatu, ale od całego majątku!

Tej „psychozie fiskalnej" ulegają wszyscy właściciele letnisk, zakładów i pensjonatów.

Strach przed urzędem skarbowym dławi w zarodku każdą odważniejszą myśl, hamuje wszelką inicjatywę.

Niestety „psychoza" ta nie jest lękiem nieuzasadnionym. Przykładów nie brak. Oto niedawno znalazł się człowiek, który nabył jedno z większych, lecz zaniedbanych i zadłużonych uzdrowisk. Wierzyciele prywatni zrozumieli w lot sytuację: — najpierw pozwolić nowonabywcy dźwignąć warsztat pracy, doprowadzić zakład do prządku, odrestaurować, zmodernizować, postawić na stopie rzeczywistej użyteczności i dochodowości, a potem spłacić zaległe obligi, które do momentu kupna nie były warte ani funta kłaków.

Zrozumieli to wszyscy zainteresowani, tylko nie urzędnicy skarbowi. Nie zdążył jeszcze nowy właściciel wejść w posiadanie objektu kupna, a już zwaliły się na zakład nakazy i sekwestry za wszelkie zaległe od niepamiętnych czasów podatki! Czekano cierpliwie, póki nikt nic nie robił. Skoro tylko jednak ktoś ruszył palcem, by dźwignąć przedsiębiorstwo o dużej użyteczności publicznej — dostaje z miejsca pałką w łeb. Sekwestr i basta!

Oto pierwszy i bodajże najgłówniejszy powód niesłychanego zaniedbania i kompletnego zastoju w przemyśle turystyczno-letniskowym.

Ale są i inne. Nie brak przecież w Polsce ludzi z kapitałem. Uważają jednak, że poważniejszy grosz warto jedynie inwestować w „poważny" przemysł czy handel. Interesy oparte na ruchu wycieczkowym lub letniskowym traktują jako przedsięwzięcia ryzykowne i poniekąd nierealne.

Jedynie pensjonaty w renomowanych miejscowościach kuracyjnych cieszą się w Polsce od niepamiętnych czasów utartą sławą doskonałych interesów. Czy słusznie — śmiemy wątpić. Niema właśnie bardziej ryzykownego przedsięwzięcia od niefachowego prowadzonego pensjonatu uzdrowiskowego.

Może jednak nastąpić w Polsce zrozumienie, że turystyka i ruch letniskowy nie są ani sportem, ani luksusem. Są źródłem egzystencji dla wielu miejscowości, a nieraz i całych połaci kraju, przyczyniając się do budowy dróg, hoteli pensjonatów i t. d. i żywiąc setki i tysiące ludzi.

Aby jednak stworzone zostały perspektywy dla prywatnej inicjatywy w tym kierunku, trzeba jeszcze, aby nasze władze skarbowe raz nareszcie zrozumiały głęboki sens bajki — nie bajki o zarzynaniu kury, znoszącej złote jajka i zmieniły swoje zapatrywanie na istotę ruchu turystycznego.

Sekwestrem w tej dziedzinie wiele się zdziałać nie da!

Ceny w Zakopanem

W bieżącym sezonie zimowym ustalono w Zakopanem następujące ceny: Za pensjonat III kategorji od zł. 6, za pensjonat III kat. bez bież. wody od zł. 5, za pensjonat II kat. od 8, za pensjonat I kat. b. od zł. 10, I kat. a od 11 zł. Za pokoje z łazienką, apartamenta luksusowe, ceny wedle umowy. W marcu ceny o 20 proc. niższe od cen podstawowych, zaś od 1 kwietnia do 15 czerwca o 30 proc. niższe od cen podstawowych. Za jednorazowy opał pieca 60 gr. przy centr. ogrzewaniu 1 zł. Cenniki hotelowe opiewają nast.: Hotel III kat. pokój jednoosob. od zł. 3 dwuosob. od zł. 5, II kat.: jednoosob od zł. 3.50 dwuosob. od zł. 6, I kat. jednosob. od zł. 4.50, dwuosob. od zł. 8. Za opał w piecach dolicza się 1 zł., przy centr. ogrzew zł. 1.50 do 2.50.

Wiadomości Ligi Ochrony Przyrody w Polsce

„Ptaki Ziem Polskich"

Nakładem Ligi Ochrony Przyrody w Polsce, z zasiłku Funduszu Kultury Narodowej, wychodzi w zeszytach książka dr. Jana Sokołowskiego p. t. „Ptaki Ziem Polskich". Tom I-szy dwutomowego dzieła składa się z 10 zeszytów. Cena tomu I-go zł. 18 (płatne również w ratach).

Od dłuższego czasu w naszej literaturze przyrodniczej nie było książki, zajmującej się ptakami. Swego czasu doskonałe dzieło Taczanowskiego p. t. „Ptaki krajowe" jest dzisiaj rzadkością i nawet antykwarycznie nie można go nabyć za najwyższą cenę. Inne podręczniki, o ile zasługują na tę nazwę, są tłumaczeniem dzieł obcych i tem samem polskiego czytelnika zadowolnić nie mogą. W porównaniu z naszymi sąsiadami, np. Niemcami, byliśmy dotąd pod względem literatury ornitologicznej niezmiernie ubodzy.

Z radością zatem należy powitać wydawnictwo Ligi Ochrony Przyrody. Odrazu można było spodziewać się, że autor, znany z licznych broszur jako znawca i miłośnik ptaków, da nam rzecz niepoślednią. Osiem zeszytów, jakie dotychczas wyszły z druku, dowodzą, że książka nie zawiedzie nadziei czytelnika i że jest dobra, tak pod względem formy, jak treści.

Przedewszystkiem uderzają ładne ilustracje. Wszystkie rysunki i tablice barwne wykonał autor sam, dzięki czemu są one naprawdę uzupełnieniem treści i nie kłócą się z opisem, jak to, niestety, często bywa, gdy ilustracje są zapożyczone. Rysunki zdradzają, że autor patrzy na ptaki nietylko jako zamiłowany przyrodnik, ale i jako malarz, umiejący podchwycić subtelne ruchy i przedstawić je niezwykle czystą techniką rysunkową. Dzięki szczęśliwemu splotowi uzdolnień autora, ilustracje nie mają śladu dylatatyzmu, niejednokrotnie rozpościerającego się najbezwzględniej właśnie w dziełach przyrodniczych. Zdumiewające są również fotografje z życia ptaków. Ile trudu, czasu, cierpliwości i wreszcie pieniędzy musiało kosztować autora sporządzenie tak licznych zdjęć, zrozumie tylko ten, kto sam zajmował się fotografją. Autor jest jedynym amatorem w Polsce, fotografującym z powodzeniem ptaki dzikie. Zdjęcia, umieszczone w książce, równają się najlepszym, jakie widzimy w literaturze zagranicznej.

Pięknej formie zewnętrznej „Ptaków Ziem Polskich" odpowiada zajmująca treść. W osobnych rozdziałach dowiadujemy się o historji badań ornitologicznych w Polsce, o ochronie ptaków, o wędrówkach, o pochodzeniu gatunków, żyjących na naszych ziemiach. Zwięzły klucz służy do oznaczania ptaków i ułatwienia orjentacji. Część systematyczna zajmuje największej miejsca i składa się z opisu wszystkich gatunków, żyjących w Polsce.

Jasnym i prostym językiem opowiada nam autor o życiu ptaków na podstawie własnych i obcych obserwacyj, prostując stare przesądy i oświetlając zagadnienia z punktu widzenia najnowszych zdobyczy nauki. Z pośród mnóstwa zagadnień uwzględnia szczególnie kwestję rozmieszczenia gatunków i objawy życiowe, jak głosy, psychikę i t. d.

Wszędzie odczuwa czytelnik zamiłowanie autora do przedmiotu, autora umiejącego odczuć piękno przyrody. Śpiew skowronka i zięby, wesołe usposobienie szpaka i poważne wrony są opisane z poczuciem nietylko objektywnej prawdy, lecz i nastroju. Autor daleki jest jednak od mdłej czułostkowości, spotykanej pospolicie u ludzi zaślepionych w kanarku lub oswojonym wróblu. Zgodnie z nowoczesną nauką, a w przeciwieństwie do wielu autorów starych, nie widzi w ptaku odzwierciadlenie człowieka, ani też śmiesznej figurki, stworzonej ku naszej zabawie, lecz samodzielną istotę, walczącą o byt i podlegającą odwiecznym prawom wszechświata. Do „przebiegłości" wróbla i „mądrości" kruka zbliża się z krytycyzmem nauki, odsłaniając prawa biologiczne i zależności, których istnienia zwykły inteligent nawet nie przeczuwa.

Książka jest tak ujęta, że może zainteresować nietylko specjalistę przyrodnika, lecz każdego inteligenta, zwłaszcza nauczyciela, ucznia, rolnika, leśnika, ogrodnika, myśliwego i t. d. Wprawdzie nie czyta się książki, jak powieść sensacyjną, przez całą noc z zapartym oddechem, aby nazajutrz wyrzucić ją na strych, ale zato jest ona przyjacielem na długie lata, do którego zwrócimy się ilekroć zainteresuje nas życie ptaków lub znużymy się codziennemi zajęciami i zapragniemy odpocząć, kierując myśl ku przyrodzie.

Ze względu na pouczającą treść, wpływ wychowawczy, jak również niska cenę, zasługuje książka na rozpowszechnienie. Życzymy książce, aby służyła wiedzy i krzewieniu miłości do rodzimej przyrody.

Druk pierwszego tomu „Ptaków Ziem Polskich" dobiega już końca. Jeszcze ukaże się tylko podwójny zeszyt 9 - 10-ty. Należy korzystać z okazji, bowiem przed ukończeniem druku można jeszcze nabywać tę cenną książkę na raty, wpłacając 4 raty po zł. 4.50 w dowolnych odstępach czasu. Wpłaty przyjmuje Sekretarjat Ligi Ochrony Przyrody w Polsce, Warzawa, Nowy Świat 19 bezpośrednio lub na konto czekowe P. K. O. 17410. Po wpłaceniu pierwszej raty wysyła się zamawiającemu pierwsze 3 zeszyty dzieła, po wpłacie każdej następnej raty, dalsze dwa zeszyty.

Koło w Płocku

W listopadzie r. ub. powstało w Płocku koło Ligi Ochrony Przyrody.

Oprócz narmalnej działalności organizacyjnej kół Ligi, polegającej w pierwszym rzędzie na krzewieniu idei ochrony przyrody, koło w Płocku wzięło sobie za zadanie ochronę lasów w okolicy miasta. Dowiedziawszy się o tych pięknych i celowych zamierzeniach nowego naszego Koła, czekamy obecnie na wiadomości o ich realizacji.

Zaczątek Muzeum Ochrony Przyrody w Warszawie

Otwartą niedawno ponownie w nowym lokalu Ligi, przy ul. Nowy Świat 19, stałą wystawę ochrony przyrody właściwie uważać za początek muzeum, poświęconego tej sprawie. Muzealny charakter nadają wystawie dwie cechy. Po pierwsze jej stałość, która jest przeciwstawieniem przemijającego charakteru większości wystaw. Stałość tej placówki pozwala będzie władzom Ligi na rozszerzanie i uzupełnianie wystawy. Po drugie, zarówno ze względów metodycznych, jak i z uwagi na wielki lokal, część tylko zbiorów Ligi zajmuje miejsca na ścianach i ekranach wystawy. Reszta zbiorów, zawierających cenne fotografje, plany, mapy i t. p. będzie w przyszłości, po skompletowaniu, okazywana na życzenie zwiedzającym wystawę klasom szkolnym. W związku z ustawieniem rozszerzaniem tej części wystawy, Liga Ochrony Przyrody zwraca się do pp. przyrodników, leśników, turystów, fotografów i in. z prośbą o ofiarowanie w miarę możności fotografij, rysunków, planów, map, okazów lub wydawnictw, dotyczących spraw ochrony przyrody. Szczególnie poszukiwane są materjały dotyczące przyrody okolic Warszawy.

Przypominamy, że wystawa czynna jest w dnie powszednie od godz. 9-tej do 13-tej. Wycieczki szkolne proszone są o zamawianie godzin przyjęcia telefonicznie (6-44-94). Na miejscu czynna jest również biblioteka i wypożyczalnia przezroczy.

Ruch wydawniczy

Gdynia na scenie teatralnej

Janusz Stępowski: „Gdynia". Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład Główny: Instytut Wydawniczy Biblioteka Polska (Warszawa ul. Nowy Świat 23/25). Str. 64. Cena zł. 1.— z przesyłką zł. 1.20.

Ukazała się książka, która przynosi szkolnym kółkom teatralnym i scenom amatorskim całkowicie przygotowany materjał do urządzenia wieczornicy, czy też akademji morskiej. Wobec obecnej szesnastej rocznicy odzyskania morza, napewno spotka się ona z dużem zainteresowaniem naszej młodzieży.

Autorem utworów poetyckich, składających się w niniejszym zbiorze na sceniczną całość, jest znany, gorliwy poeta-marynista Janusz Stępowski, autor poematu p. t. „Legenda o mazowszu sośnie", i niedawno wydanego utworu scenicznego p. t. „Na morskich szańcach Kaplitej". Tym razem, w wierszach J. Stępowskiego przewija się w przejrzysty, żywo i z talentem napisanych obrazach, nić historyczna dziejów ubogiej, niezna [illegible] Bałtykiem. Utwory poetyckie przerobione zostały na deklamacje solowe i chóralne przez Wandę Tatarkiewicz-Małkowską, która w inscenizacji, załączonej w tekście, podaje również wszelkie wskazówki, potrzebne tak dla kierownictwa reżyserskiego, jak i dla poszczególnych aktorów-amatorów. Prócz inscenizacji, książka zawiera gotową ilustrację muzyczną w postaci drukowanych nut. Wspomnieć wypada, że ta ilustracja muzyczna do „Gdyni" jest dziełem Władysław Macury, znanego niedawno, utalentowanego kompozytora, muzyczny [illegible] z wielu piosenek, specjalnie utworzonych przez niego do słuchowisk radjowych dla młodzieży.

Obok inscenizacji utworu poetyckiego J. Stępkowskiego p. t. „Gdynia", druga część, zawarta w niniejszym zbiorze, przynosi dwa świetne, oryginalne utwory kaszubskie również w inscenizacji Wandy Tatarkiewicz - Małkowskiej, wraz z gotowemi nutami W. Macury. Są to utwory mające w stylu ludowym dwie popularne pieśni kaszubskie.

Książka wydana została z niezwykłą troską o stronę graficzną. Jest ozdobiona licznemi rysunkami art. mal. Adama Siemaszki i barwną, wielokolorową okładką artysty mal. Bolesława Surałły.

Weekendy gdańszczan w Warszawie i w Krakowie

Najpoczytniejszy dziennik wolnego miasta, „Danziger Neueste Nachrichten," zwrócił uwagę na wytworną broszurę propagandową warszawskiego Związku Propagandy Turystycznej, wydaną specjalnie dla gdańszczan pod tytułem: „Geschäftsreise nach Warschau — Wochenende in Warschau" (podróże handlowe do Warszawy i weekendy w Warszawie).

Dziennik chwali „pełną smaku szatę graficzną i zręcznie ujętą treść, propagującą skutecznie odwiedzanie stolicy Polski". Broszura — dodaje redakcja — jest do dyspozycji naszych czytelników w naszem biurze informacyj turystycznych.

Niezależnie od tego Komisarjat Rzeczypospolitej w Gdańsku otrzymał od „Neueste Nachrichten" list z prośbą o dostarczenie większej ilości prospektów o Warszawie i Krakowie, które [illegible] jako rzeczy godne widzenia i dających handlowcom, przyjeżdżającym do Warszawy, tyle praktycznych wskazówek, gdyż (żali się redakcja dziennika) otrzymany uprzednio zapas publiczność już „rozchwytała".

Wreszcie dziennik gdański zachęca Warszawę do stałego przypominania się gdańszczanom na łamach jego dodatku turystycznego i twierdzi, że Kraków, który również mógłby się stać celem weekendów gdańskich, powinienby pójść za przykładem stolicy i wstąpić na teren turystycznym Gdańska ze zdrową inicjatywą.

Wiadomości Ligi Drogowej

Potrzeby gospodarki drogowej a przewidywania budżetowe

Jak już donosiliśmy, w dniu 20 stycznia wygłosił hr. Stefan Tyszkiewicz, prezes Ligi Drogowej, obszerny i źródłowy referat o potrzebach drogowych Polski w związku z budżetem na rok 1936/7.

Ponieważ sprawa dróg pozostaje, oprócz swego gospodarczego i obronnego charakteru, w bezpośrednim związku z turystyką, zamieszczamy wspomniany referat w obszernem streszczeniu. — Red.

„Po długich latach zaniedbania i upośledzenia problem drogowy w Polsce znalazł w ubiegłym roku wreszcie zrozumienie.

Rok ten był niewątpliwie najlepszym w historji gospodarki drogowej w Polsce w ostatnich latach, a znaczne fundusze, przeznaczone na drogi, duże roboty wykonane oraz zapowiedzi oficjalne rozwoju motoryzacji, pozwalały uważać rok ten za przełomowy.

Mieliśmy prawo wierzyć, że jest to pierwszy krok ku lepszej przyszłości.

I rzeczywiście perspektywy były doskonałe.

Przełamana została niewiara, że polskie bezdroża są nie do poprawienia, że walka z tem zjawiskiem jest ponad siły naszego pokolenia. Widoczna różnica na lepsze, która rzucała się już w oczy, przekonała, że ogrom pracy daje się osiągnąć, że częstka jej już jest wykonana, i, że nadal tak pracując osiągnie się pokaźne rezultaty.

Dążenie rządu do zmniejszenia bezrobocia, do oszczędności, do potanienia kosztów produkcji i zmniejszenia rozpiętości nożyc wzbudziły tem większą pewność, że naprawa dróg w Polsce zostanie przyśpieszona, aby zmniejszając koszt transportu, a powiększając obroty, stwarzało nowe dochody dla Państwa.

Z tem uczuciem wiary i nadziei weszło się w rok 1936, oczekując większych jeszcze robót i uzyskania jeszcze większych rezultatów.

Okazało się jednak, że pieniędzy na drogi niema ani w budżecie Państwowego Funduszu Drogowego, ani w budżecie Funduszu Pracy. Jedyną pozycją, na którą można liczyć realnie, jest 6 i pół miljona złotych niewykorzystanej jeszcze transzy, przeznaczonej na drogi z Pożyczki Inwestycyjnej.

Okazało się poprostu, że niema pieniędzy w tym roku nietylko na ulepszenie albo budowę dróg, ale nawet na ich utrzymanie.

Wydaje się paradoksalnem, nieprawdopodobnem, jest to jednak faktem tak groźnym, że nie możemy spokojnie przejść nad tem do porządku dziennego, lecz musimy użyć wszelkich sił, aby przekonać kogo należy, że to jest szkodliwe, niedopuszczalne, a konieczne i możliwe jednak do naprawienia.

W tym celu właśnie Liga Drogowa pragnie przedstwić swoje uwagi, oparte na fachowych i ścisłych wiadomościach wierząc, że przez bezstronne oświetlenie całego zagadnienia drogowego zdoła znaleźć zrozumienie, które uratuje niewątpliwie groźną dzisiaj sytuację.

Problem drogowy musi być rozpatrywany jako zagadnieniie techniczne i finansowe, gospodarcze, społeczne oraz kulturalne, a przedewstkiem z punktu widzenia obronności Państwa.

Nie wchodząc zbytnio w szczegóły, muszę zobrazować główne zarysy naszego zagadnienia drogowego, aby tym sposobem wnioski logiczne same wypływały.

Jak wiadomo, drogi w Polsce dzielą się ze względu na źródła ich utrzymania na trzy kategorje: drogi państwowe i drogi utrzymywane przez Państwo, w ilości ogólnej około 21.000 km., obciążające zasadniczo swemi potrzebami Państwo, drogi powiatowe i wojewódzkie w ilości około 48.000 km., utrzymywane z funduszów samorządowych, oraz najliczniejsze, drogi gminne, których długość wynosi około 267 tysięcy kilometrów i na których utrzymanie gminy posiadają jako jedyne niemal źródło, świadczenia w naturze, czyli szarwark.

Z całej jednak tej ilości 336 tysięcy kilometrów dróg publicznych, 278 tysięcy kilometrów, to drogi gruntowe, które są zaledwie w stanie prymitywnym, odpowiadającym potrzebom zamierzchłych stuleci, a tylko 58 tysięcy kilometrów dróg z twardą nawierzchnią może pretendować do miana arteryj komunikacyjnych i tylko te mogą być brane w rachubę przy porównywaniu gęstości naszej sieci drogowej z zagranicą.

Wśród dróg z twardą nawierzchnią musimy odróżnić drogi z nawierzchnią ulepszoną i zwykłe szosy tłuczniowe. Stosunek dróg z ulepszoną nawierzchnią jest miernikiem nowoczesności i trwałości sieci drogowej kraju. W szeregu państw europejskich polska sieć drogowa przedstawia się bardzo niekorzystnie, gdyż zaledwie około 2.000 km. wszystkich dróg państwowych i samorządowych posiada nawierzchnie ulepszone, na drogach zaś państwowych mamy nawierzchni ulepszonych zaledwie około 6%.

Groza jednak naszej sytuacji drogowej polega przedewszystkiem na tem, że ta niewystarczająca nawet, pozostała ilość 56.000 km. dróg bitych — szos — nieulepszonych staje się z każdym dniem fikcją, gdyż z powodu niewystarczających od początku polskiej gospodarki drogowej środków na utrzymanie tych dróg, grubość nawierzchni na drogach z każdym rokiem malała.

Pomiary na drogach państwowych z roku 1926 wykazały, że brakowało prawie połowy grubości.

Pomiary z r. 1930, w którym to okresie drogi państwowe otrzymały stosunkowo najwięcej materjału kamiennego na konserwację, mianowicie średnio $54m^3$ na kilometr wykazały mimo to dalsze zmiejszenie grubości.

A w następnym okresie międzypomiarowym, t. j. od roku 1930 do 1934 — grubość nawierzchni dróg państwowych spadła do ⅓ średnio.

Na niektórych bardzo ważnych arterjach o intensywnym ruchu grubość nawierzchni spadła jeszcze niżej powodując raptowne przełomy nawierzchni.

W tych warunkach szosy stoją na końcu swojej użyteczności, a dalsze istnienie nawierzchni zależy wyłącznie od łaski losu.

Przy najmniejszem zwiększeniu ruchu, w razie naprzykład poprawy konjunktury gospodarczej lub, nie daj Boże, wojny, a więc wzmożonego ruchu transportów, drogi o takiej grubości nawierzchni przestaną być szosami, a zamienią się w najgorsze bezdroża.

Tutaj wyłania się problem materjałów do konserwacji dróg, a przedewszystkiem kamienia.

Musimy stwierdzić, że Polska ma warunki bardzo niekorzystne, co do rozłożenia materjałów kamiennych.

Całe połacie kraju są całkowicie pozbawione kamienia lub żwiru, inne mają kamień w ilościach niedostatecznych lub w gatunkach źle nadających się dla celów drogowych. Kamieniołomy zaś, które posiadają rzeczywiście pierwszorzędne gatunki bazaltu lub granitu, znajdują się na krańcach Rzeczypospolitej, co utrudnia i podraża zaopatrzenie dróg.

Bez odpowiedniej ilości materjałów konserwacyjnych naprawa dróg jest nie do pomyślenia i wszelkie krytyki i narzekania tak długo nie ustaną, jak długo nie zaopatrzymy naszych dróg w dostateczną ilość materjałów kamiennych.

Pomiary przedtem wspomniane wykazały, że ścieralność nawierzchni na drogach państwowych wynosi niemal warstwę grubości 1 cm. rocznie i, że dla zastąpienia tej normalnej straty, wywołanej przez ruch kołowy i czynniki atmosferyczne należy dodawać na nawierzchnię około 60 metrów sześciennych kamienia rocznie na 1 kilometr, żeby grubość nawierzchni nie malała.

Ta ilość dopiero pozwoli utrzymać obecny stan posiadania. Muszą być jednak pozatem bezwzględnie dopełnione braki i zaległości poprzednich lat, które doprowadziły do dzisiejszego groźnego stanu naszych dróg.

Biorąc pod uwagę niebezpieczeństwo załamania się nawierzchni w razie wojny, biorąc pod uwagę, że niebezpieczeństwo to jest wzmożone bliskością kamieniołamów od granic, co mogłoby zahamować dowóz kamienia, uzupełnienie brakujących materjałów musi być uskutecznione niezwłocznie.

Na ten fakt Liga Drogowa w pierwszym rzędzie zwraca z największym naciskiem uwagę odpowiednich czynników. Żadne określenie nie będzie przesadne, żeby uwypuklić grozę tego niebezpieczeństwa. Dlatego też żadne zarządzenie nie będzie zbyt szybkie, a znaczenie tej konieczności usprawiedliwić musi wszelkie wysiłki i wszelkie ofiary.

Według miarodajnych obliczeń, drogi państwowe wymagają blisko 2.800.000 tonn rocznie materjałów konserwacyjnych, zaś koszt ogólny samej konserwacji dróg państwowych wynosić musi około 45 miljonów złotych rocznie.

Suma ta jednak nie obejmuje naturalnie koniecznych inwestycyj i ulepszeń.

Drogi państwowe czy samorządowe są dorobkiem całego narodu, są warunkiem łączności między sobą wsi i miast ze stolicą, gmin i powiatów, województw i stolicy z kresami i z państwami sąsiedniemi.

Każdy obywatel z dróg tych może korzystać lub korzysta, a ich istnienie zapewni państwu życie i obronę.

Państwo więc musi troszczyć się o stan dróg, musi zapewnić im źródła utrzymania. Jeżeli drogi o charakterze bardziej lokalnym państwo pozostawia na pieczy samorządom, dając im równocześnie uprawnienia dla uzyskania środków na utrzymanie ,to sieć dróg państwowych, mających znaczenie wybitnie ogólno-państwowe, musi znaleźć stałe środki istnienia w budżecie państwowym, na który składają się wszystkie dochody państwa i wszyscy płatnicy podatków. Obowiązku tego państwo przerzucać nie może na nikogo i dlatego do budżetu wpisaną musi być suma 45 — 50 miljonów złotych rocznie.

Budżet państwa, nie posiadający tej sumy dla utrzymania dróg państwowych, nie może być uważany za zrównoważony, gdyż byłoby to tylko fikcją. Równowaga osiągana kosztem niszczenia kapitału narodowego drogowego, jest taką samą niemożliwością, jak nieopłacenie odsetek od pożyczki państwowej lub naprzykład nienormalny wyrąb lasów państwowych.

Budżet bez pozycji na drogi nie jest równowagą, lecz dewastacją. Utrzymanie i zachowanie grubości nawierzchni— to nie nowa inwestycja, to zachowanie stanu posiadania, to ratowanie kapitału narodowego.

To jest pierwsza część zagadnienia drogowego.

Druga część, to problem ulepszenia i rozbudowy naszej sieci drogowej. W tym czasie, gdy w Polsce nie było pieniędzy nawet na utrzymanie dróg, wszystkie inne państwa świata skierowały swoje wysiłki na unowocześnienie i rozbudowę swej sieci drogowej, uzyskując kolosalne rezultaty w tym zakresie.

Gdy w wieku XIX, ze względu na rozwój kolei żelaznych, drogi straciły część swego znaczenia dla masowych i dalekich przewozów, z pojawieniem się i popularyzacją samochodów drogi kołowe odzyskały swoje znaczenie komunikacyjne, które wzrasta w miarę rozwoju motoryzacji. Konstatuje się powszechnie ścisłą łączność między problemem motoryzacji a rozwojem budownictwa drogowego.

Miljonowe sumy, inwestowane na drogi, okupują się sowicie przez dochody, płynące z ruchu samochodowego, a w niektórych krajach nawet, jak naprzykład we Francji: dochody skarbu państwa z ruchu samochodowego przewyższają wydatki na budowę i utrzymanie dróg.

Poza bezpośredniemi dochodami państwa z tego źródła, rozwój motoryzacji do tego stopnia wpływa na ożywienie ogólnego życia gospodarczego kraju, a budowa dróg uznaną jest za tak skuteczny środek zwalczania bezrobocia, że w wielu państwach przeznaczono, mimo kryzysu i właśnie dla jego zwalczania, ogromne sumy na budownictwo drogowe.

(dokończenie nastąpi).

Kronika krajowa

Ze Związku Uzdrowisk Polskich

W dniach 7 i 8.II odbyły się posiedzenia władz Zw. Uzdr. Polskich.

Wobec przypadającego w roku bież. 10-ciolecia pracy Związku w Warszawie pozostawiono tegorocznemu Walnemu Zjazdowi Członków, którego termin został ustalony na dzień 25.IV., nadać specjalnie uroczysty charakter. Zapadła równocześnie uchwała,a by celem należytego upamiętnienia jubileuszu Związek wydał dzieło, ujmujace całokształt dotychczasowego rozwoju polskiego przemysłu uzdrowiskowego zarówno pod względem leczniczym jak i gospodarczym. Dzieło powyższe ma dać podstawę do odpowiedniego zrozumienia roli tego przemysłu wśród innych gałęzi gospodarstwa narodowego.

Całokształt pracy nad wydawnictwem powierzono p. nacz. dr. W. Przywieczerskiemu z M. O. S., znawcy i długoletniemu działaczowi na polu naszego zdrojownictwa.

W wykonaniu uchwał w sprawie powstania Instytutu Balneologicznego w Krakowie, postanowiono w całkowitem porozumieniu z czynnikami miarodajnemi powołać w najbliższym czasie do życia fundację pod nazwą „Polski Instytut Balneologiczny".

W sprawie unormowania taks kuracyjnych, pobieranych w uzdrowiskach, postanowiono — wobec spóźnionej pory w stosunku do tegorocznych sezonów sezonów uzdrowiskowych — wprowadzenie reformy w dziedzinie taks w drodze zarządzeń właściwych władz odłożyć do roku następnego. Jednocześnie uchwalono jednakowoż już obecnie zwrócić się do zarządów wszystkich uzdrowisk z zaleceniem rewizji ich statutów o poborze taksy i możliwego wprowadzenia we własnym zakresie zmian w myśl opracowanego przez Związek projektu, obowiązujących już w sezonach bież. roku. Jak już w swoim czasie podawaliśmy, projekt Związku idzie w kierunku wydatnego niżenia stawek taksy w uzdrowiskach największych i przystosowania wymiaru taksy do okresów czasu potrzebnego na przeprowadzenie racjonalnej kuracji.

Sprawa podatku hotelowego w uzdrowiskach, pobieranego na rzecz gmin, rozpatrywana była przez Zarząd Z. U. P. pod kątem widzenia wpływu tego podatku na podrożenie mieszkań odnajmujących kuracjuszom. Zasadniczo wypowiedziano się przeciw poborowi podatku hotelowego w uzdrowiskach, z wyjątkiem uzdrowisk samorządowych i wypadków, kiedy gmina przyczynia się wydatnie do podniesienia poziomu uzdrowiska, a wpływy, osiągnięte ze specjalnych opłat uzdrowiskowych, przeznacza na związane z rozwojem uzdrowiska niwestycje.

Władze Związku postanowiły dążyć do przeprowadzenia postulatów uzdrowisk w dziedzinie lecznictwa przez skoordynowanie działalności Z. U. P. z grupą lekarzy — członków Sejmu i Senatu. Natomiast sprawy gospodarcze uzdrowisk winny znaleźć swych rzeczników przez właściwe Izby Przymysłowo - Handlowe, których przedstawiciele wezmą udział w wielkiej narazie gospodarczej zwołanej przez Komitet Ministrów na dn. 28 i 29 b. m. oraz 1 i 2 marca b. r.

Celem skutecznego przeciwstawienia się pladze, jaką dla uzdrowisk zarówno jak i dla kuracjuszy stanowi pokątne pośrednictwo w wynajmie mieszkań i pokoi, Zarząd Związku postanowił zwrócić się do władz z prośbą o wydanie odpowiednich zarządzeń.

W związku z powołaniem do życia przy Universytecie Jagiellońskim w Krakowie lektoratu Badań Konjuktury Gospodarczej Turystycznej uchwalono aby Związek Uzdrowisk przyczynił się do pokrywania kosztów związanych z utrzymaniem tej ze wszech miar pożytecznej placówki.

Walne zebranie i nowy zarząd w Nacz. organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego

Ogólne roczne zebranie członków Nacz. Org. Polsk. Przem. Hotelowego odbyło sę dn. 2 b. m. Sprawozdanie z działalności organizacji za 1935 r. wygłosił gen. sekretarz, dyr. A. D. Strauch, który scharakteryzował rok sprawozdawczy, jako ciężki i smutny etap cofania się organizacji (zmniejszenie się liczby członków i kurczenie się funduszów), co stanowi konsekwencję panującego kryzysu.

Po omówieniu spraw finansowych, udzielono absolutorjum ustępującemu zarządowi i wybrano nowy zarząd w następującym składzie: M. Szaniawski („Bristol" W-wa), prezes, B. Kosiński („Europejski" W-wa) wiceprezes, Z. Wołodźko („Royal" W-wa) skarbnik, A. D. Strauch („Rzymski", — W-wa) gener. sekretarz, Z. Woyciechowska i S. Siciński, członkowie, oraz E. Mętlewicz i H. Wilczyńska, zast. czł. zarządu.

W uznaniu zasług ustępującego po ośmiu latach nieprzerwanej pracy na stanowisku prezesa p. H. Kozeradzkiego, walne zebranie wyraziło mu przez usta szeregu mówców najgorętsze podziękowanie i nadało przez aklamację godność honorowego prezesa N. O.

Z powodu trudności natury technicznej (nieukończony strajk drukarski) dopiero w następnym n-rze zamieścimy wywiad z nowym prezesem, p. M. Szaniawskim, o zamiarach i planach prac nowego zarządu oraz uzupełnimy sprawozdanie z walnego zebrania.

Nowe tereny turystyczne w Pogórzu Rożnowskiem

W październiku 1935 r. wyjechała z Tarnowa komisja, złożana z delegatów P. T. T. i P. Z. Kajakowskiego, która zwiedziła t. zw. Pogórze Rożnowskie, położone między średnim biegiem Dunajca, a doliną rzeki Białej. Piękne te krajobrazowe okolice nadają się znakomicie na tereny turystyczne, zarówno letnie, jak i narciarskie, a wartość ich wzrośnie szczególnie, gdy nastąpi odpowiednie zagospodarowanie przełomu Dunajca w okolicach Rożnowa. W tej też stronie P. T. T. zamierza z początkiem 1936 r. przystąpić do urządzenia tymczasowej stacji noclegowej, a w przyszłości zająć się również budową schroniska turystycznego, któreby zostało umieszczone opodal przystani Pol. Zw. Kajakowego. Staraniem oddz. Tarnopolskiego P. T. T. rozpoczęto barwne znakowanie szlaków turystycznych w tych okolicach.

800-lecie Łowicza

W r. b.Łowicz , niegdyś siedziba prymasów Polski, obchodzi 800-lecie swego istnienia. W związku z tym jubileuszem projektowane są różne obchody i uroczystości.

W sezonie letnim, jako najbardziej odpowiednim, w szczególności w dni świąteczne, gdy ludność z okolicznych wsi w barwnych swych strojach przybywa do miasta, projektowane są różne zjazdy i konkursy. Między innemi przewiduje się zjazdy: wychowanków byłych i obecnych szkół łowickich, harcerzy, cechów województwa warszawskiego, organizacyj rolniczych i t. p. z konkursów zaś: konkurs pieśni, muzyki i stroju ludowego, wycinanki łowickie i t. p.

W okresie od Bożego Ciała do oktawy organizatorzy zamierzają urządzić wystwę p. n. „Dawny Łowicz", oraz „Targi przemysłu ludowego". Program obchodu 800-lecia Łowicza jest bardzo bogaty i urozmaicony.

Nowy punkt noclegowy w Beskidach

W Beskidach Zachodnich brakło dotychczas noclegowego punktu oparcia w grupie Rycerzowej i Przegibku. Brakowi temu zapobiegał Oddział P. T. T. w Bielsku który obok Przegibka na stoku Będoszki urządził w niewielkim, lecz porządnym, dawniej prywatnym, drewnianym budynku stację turystyczną, wyposażając ją w sprzęt noclegowy.

Nowy punkt oparcia bedzie czynny już przed nadchodzącym sezonem zimowym.

Zakopane kupiło Antałówkę

W dniu 7 b. m. sfinalizowano między zarządem miasta uzdrowiska Zakopane a spółką akcyjną „Polskie Zdroje" kupno części parcel na Antałówce. W ten sposób miasto powiększy teren parku leśnego do blisko 8-morgowej przestrzeni, uzyskując równocześnie znacznie lepszą konfigurację terenów i znacznie dłuższy front od ul. Jagiellońskiej.

ZARZĄD LIGI DROGOWEJ
zawiadamia, że z dniem 15 lutego r. b. biura Ligi zostały
PRZENIESIONE
z ul. Mokotowskiej 63 na
Krakowskie Przedm. N 6

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półrocznie zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa i zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.